



Elaboração dos Planos de
Mobilidade Urbana

CONDER

plano de mobilidade urbana

Palmitos - SC

Minuta de Lei do PlanMob

Execução:



Alto Uruguai®
Engenharia & Planejamento

Realização:





**Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana dos municípios associados
ao Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento Regional - CONDER**



**ETAPA 05 – MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE
URBANA MUNICIPAL**

Novembro / 2025



Equipe Técnica Municipal:

Rodrigo Henrique Timm;

Juliano Pedro Scandolara;

Roberto José Stefeni;

Patricia Heinen;

Eduarda Dalcero;

Marcelo Noetzold.

Equipe Técnica da Consultoria:



EMPRESA ALTO URUGUAI ENGENHARIA E PLANEJAMENTO DE CIDADES

CNPJ: 19.338.878.0001-60

www.altouruguai.eng.br

Escritório Concórdia - SC

Rua Abramo Eberle, 136 - Sala 101 - Centro

CEP: 89.700-204

EQUIPE TÉCNICA:

Diêmesson Hemerich – Arquiteto e Urbanista;

Fátima Franz - Arquiteta e Urbanista, Especialista em Administração Pública;

Fábio Martins de Oliveira - Arquiteto e Urbanista, Doutor em Desenvolvimento Regional;

Maycon Pedott - Engenheiro Ambiental, Especialista em Gestão de Municípios;

Marcos Roberto Borsatti - Engenheiro Ambiental, Especialista em Gestão de Municípios;

Jackson Antonio Bólico - Engenheiro Sanitarista, Especialista em Direito Ambiental;

Ediane Mari Biasi - Assistente Social, Especialista em Educação;

Roberto Kurtz Pereira – Advogado, Especialista em Administração Pública;

Willian de Melo Machado - Analista de Sistemas, Especialista desenvolvimento de software;

Elton Magrinelli – Biólogo;

Joana Fernanda Sulzenco – Administradora.

Realização:



CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL – CONDER

**ETAPA 05 – MINUTA DE LEI DO PLANO DE
MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL**

CONTRATO Nº070/2022

**PROCESSO LICITATÓRIO 31/2022 – CONCORRÊNCIA Nº01/2022 –
CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL -
CONDER**

OBJETO: Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana dos municípios de Belmonte, Dionísio Cerqueira, Guaraciaba, Itapiranga, Palmitos, Saudades e Tunápolis.



Sumário

TÍTULO I	9
DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS	9
TÍTULO II	15
DAS ESCALAS DE ABRANGÊNCIA	15
CAPÍTULO I	15
DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA REGIONAL E MUNICIPAL	16
CAPÍTULO II	16
DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA URBANA	16
TÍTULO III	17
DA ESTRUTURA GERAL DO PLANMOB.....	17
CAPÍTULO I	18
DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA	18
Seção I.....	18
Tipologia de Transporte Predominante	18
Seção II	21
Do Serviço de Táxi, Mototáxi e dos Serviços Remunerados de Transporte Privado Individual de Passageiros – Transporte por Aplicativo	21
Seção III	23
Do Transporte Escolar	23
CAPÍTULO II.....	24
SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO	24
CAPÍTULO III	26
INFRAESTRUTURA E ACESSIBILIDADE.....	26
Seção I.....	26
Da Hierarquia Viária	26
Seção II	31
Da Pavimentação das Vias Urbanas.....	31
Seção III	32



Da Sinalização Viária	32
Seção IV	34
Qualificação da Infraestrutura de Circulação dos Pedestres	34
Seção IV	40
Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas	40
Seção V	41
Do Terminal Rodoviário Intermunicipal	41
CAPÍTULO IV	42
DO TRANSPORTE DE CARGAS	42
Seção I	42
Da Carga e Descarga	42
Seção II	43
Do Fluxo de Veículos Pesados	43
CAPÍTULO V	44
DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM	44
CAPÍTULO VI	45
DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS	45
Seção I	46
Da Regulamentação e Sinalização	46
CAPÍTULO VII	47
DAS CIRCULAÇÕES RESTRITAS OU CONTROLADAS	47
TÍTULO IV	48
DO MONITORAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO	48
CAPÍTULO I	48
DA ESTRUTURA DE GESTÃO	48
Seção I	49
Das Atividades Secretaria Municipal da Infraestrutura e do Conselho Municipal de Trânsito	49
Seção II	50
Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	50



Seção III	51
Do monitoramento	51
CAPITULO IV	52
DISPOSIÇÕES FINAIS	53
ANEXO I - MAPA DOS PRINCIPAIS ACESSOS	55
ANEXO II – MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL	56
ANEXO III – HIERARQUIA VIÁRIA URBANA	57
ANEXO IV – LARGURA DAS CAIXAS VIÁRIAS	58
ANEXO V – MAPA DA ROTA ACESSÍVEL PRIORITÁRIA	62
ANEXO V – MAPA DA ROTA ACESSÍVEL PRIORITÁRIA	62
ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	63
ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	63
ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	64
ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	65
ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA	66
ANEXO VII – MAPA DA ROTA CICLÁVEL RURAL	66
ANEXO VII – MAPA DA ROTA CICLÁVEL RURAL	67
ANEXO VIII – MAPA DA ROTA DE CARGAS PESADAS	68
ANEXO VIII – MAPA DA ROTA DE CARGAS PESADAS	68
ANEXO IX – MAPA CIRCUITO DE VIAS ÚNICAS	69
ANEXO X – MAPA CIRCUITO DE VIAS DE SENTIDO ÚNICO	69
ANEXO X – DETALHAMENTOS DOS CRUZAMENTOS DO CIRCUITO DE VIAS DE SENTIDO ÚNICO	70
ANEXO X – DETALHAMENTO DOS CRUZAMENTOS	70
ANEXO X – DETALHAMENTO DOS CRUZAMENTOS	71
ANEXO X – DETALHAMENTO DOS CRUZAMENTOS	72
ANEXO XI – MODELOS DE CALÇADA	73
ANEXO XII – MODELO DE VAGA DE CARGA E DESCARGA	75
ANEXO XIII – MODELO DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS	76

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº...../2024, DE DE
..... DE 2024**

Institui a Política de Mobilidade Urbana de Palmitos e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

TÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS GERAIS

Art 1º Esta Lei Complementar institui o Plano de Mobilidade Urbana de Palmitos – PlanMob e estabelece as diretrizes para a gestão e o monitoramento de sua implementação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana nos moldes previstos no artigo 24 da Lei Federal n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e no Plano Diretor Municipal.

Art 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Palmitos obedece aos seguintes princípios:

- I. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- II. Reconhecimento do espaço público de circulação como bem comum e pertencente de forma igual a todos;
- III. Planejamento e avaliação da Política de Mobilidade de Palmitos com participação social e gestão democrática;
- IV. Garantia de um sistema de circulação universalmente acessível;
- V. Equidade de acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, quando houver essa tipologia de transporte;
- VI. Deslocamentos seguros aos cidadãos;
- VII. gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;

- VIII. Distribuição igual dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; e
- IX. Desenvolvimento sustentável da cidade de Palmitos, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

Art 3º A Política de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I. Integração do Plano de Mobilidade Urbana de Palmitos à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do solo;
- II. Prioridade dos deslocamentos não motorizados em relação aos deslocamentos motorizados, assim como prioridade do transporte coletivo em relação ao transporte individual;
- III. Integração entre os diferentes modais de transporte urbano;
- IV. Desenvolvimento ambiental, social e econômico no deslocamento de pessoas e cargas na cidade;
- V. Incentivo ao desenvolvimento tecnológico promovendo o uso de energias renováveis e menor poluição;
- VI. Planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda;
- VII. Fomento à pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte;
- VIII. Busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob;
- IX. Promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PlanMob;

Art 4° A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos gerais:

- I. Reduzir as desigualdades físicas e sociais e proporcionar a inclusão social por meio da mobilidade e das diferentes tipologias de transporte, bem como o acesso aos mesmos;
- II. Melhorias no sistema de mobilidade de forma a garantir a acessibilidade e segurança em todo o sistema.
- III. Assegurar a redução de emissão de poluentes no deslocamento de pessoas e cargas, levando à mitigação de impactos e desenvolvimento sustentável;
- IV. Executar prioritariamente as obras de mobilidade incluídas em um planejamento global do município, evitando assim medidas paliativas;
- V. Melhorar a conservação, o dimensionamento e a sinalização das calçadas;
- VI. Realizar trabalho educativo em escolas com temas de mobilidade urbana, especialmente desenvolvendo ações relacionadas ao respeito ao pedestre e valorização do transporte coletivo.
- VII. Promover gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Art 5° Para o alcance do objetivo proposto desta Lei, compete ao Poder Público:

- I. Atualizar e realizar diagnósticos que permitam identificar aspectos referentes à mobilidade urbana e a acessibilidade universal de forma constante;

- II. Intensificar a fiscalização referente às normas acerca dos regramentos de trânsito, estacionamentos públicos, transporte de carga, construção e conservação de passeios;
- III. Implantar faixas de pedestre nas vias coletoras, arteriais e de ligação regional, bem como em frente à equipamentos públicos em geral, com alta concentração de travessias, dando prioridade às faixas elevadas, em especial, próximo às escolas, equipamentos de saúde, praças e demais equipamentos de lazer;
- IV. Desenvolver campanhas de conscientização e políticas de incentivo ao deslocamento realizado a pé ou por modos não motorizados;
- V. Avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito horizontal, vertical e semaforica, tendo como base normativa as resoluções federais acerca do tema;
- VI. Desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos;
- VII. Ampliar e conservar a infraestrutura cicloviária.

Art 6º Das definições

- I. **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e de informações pela cidadania e pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. **BICICLETÁRIO:** local reservado para estacionamento de bicicletas;
- III. **CALÇADA:** espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres;

-
- IV. CANTEIRO: obstáculo físico construído como separador de pistas de rolamento, eventualmente substituído pela sinalização viária;
 - V. CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento, calçada ou do canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;
 - VI. CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada à circulação de pedestres;
 - VII. ESTACIONAMENTO: local destinado à parada de veículo por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque, podendo estar inserido na via ou fora dela, integrado ao sistema de transporte urbano, podendo ser coberto ou descoberto, público ou privado;
 - VIII. LOGRADOURO PÚBLICO: espaço livre, inalienável, destinado à circulação de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, tendo como elementos básicos os passeios públicos e a pista de rolamento;
 - IX. MALHA VIÁRIA: conjunto de vias urbanas do município;
 - X. MOBILIDADE URBANA: conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso no espaço urbano, mediante o uso de diferentes modos de transporte;
 - XI. TRANSPORTE MOTORIZADO: modalidade que utilizam veículos automotores;
 - XII. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO: modalidade que utilizam veículos movidos pelo esforço humano ou por tração animal;

-
- XIII. TRAVESSIA: demarcação transversal a pistas de rolamento de veículos, para ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia de um lado a outro da via, bem como advertir condutores de veículos sobre a necessidade de reduzir a velocidade de modo a garantir sua própria segurança e da dos demais usuários da via;
- XIV. PARACICLO: suporte para fixação de bicicletas, podendo ser instalado em área pública ou privada;
- XV. PASSEIO PÚBLICO: parte da via pública, entre o alinhamento predial e o meio-fio, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de pedestres, acessos à lotes, bem como à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação e sinalização viária;
- XVI. PEDESTRE: todo aquele que se utiliza das vias urbanas, passeios e travessias a pé ou em cadeira de rodas, sendo o ciclista, quando desmontado e empurrando a bicicleta, equiparado ao pedestre em direitos e deveres;
- XVII. PISTA DE ROLAMENTO: parte da caixa de rua destinada à circulação de veículos;
- XVIII. TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público geral, para realização de viagens com características operacionais específicas;
- XIX. TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL: meio de transporte privado, para a realização de viagens individualizadas e familiares;
- XX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros, efetivado por concessão pública, aberto a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

- XXI. **TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço público remunerado prestado exclusivamente à passageiro, com destinação única, não sujeito à itinerário fixo nem horário, sujeito à concessão, permissão ou autorização do poder municipal;
- XXII. **TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias, no perímetro urbano, realizado por veículos apropriados e sendo permitido para caminhões com dois eixos;
- XXIII. **VAGA:** espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;
- XXIV. **VIA:** superfície por onde transitam veículos e pedestres;
- XXV. **VIA COMPARTILHADA:** via de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, segundo regulamentação de dias e horários.

TÍTULO II

DAS ESCALAS DE ABRANGÊNCIA

Art 7º As políticas propostas para o PlanMob são divididas por escala de atuação da seguinte forma:

- I. Escala Regional: trata das políticas com alcance que extrapolam as fronteiras do município, principalmente relacionadas à Região Oeste de Santa Catarina
- II. Escala Municipal: trata das políticas com alcance de todas as localidades, núcleos urbanos isolados e distritos;
- III. Escala Urbana: trata das políticas mais restritas à área central e mais urbanizada.

CAPÍTULO I

DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA REGIONAL E MUNICIPAL

Art 8° É considerada para o Sistema de Mobilidade com abrangência regional as políticas regionais de mobilidade, em especial às voltadas ao Oeste de Santa Catarina.

Art 9° As políticas regionais de mobilidade devem estabelecer diretrizes e parâmetros para o deslocamento intermunicipal, pelas vias e rodovias principais (BR's e SC's) e pelas estradas municipais que também são parte importante no contexto regional.

Art 10 É considerada para o Sistema de Mobilidade com abrangência municipal a Política Municipal de Mobilidade.

Art 11 A Política Municipal de Mobilidade de Palmitos visa garantir ao Município boa acessibilidade do ponto de vista da mobilidade e do transporte, promovendo sistemas intermodais, buscando sempre as alternativas mais eficientes e sustentáveis.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade compreende o Programa Municipal de Mobilidade, que é o conjunto de propostas para melhorar o comportamento do sistema de mobilidade municipal, nos mais variados aspectos.

CAPÍTULO II

DA ABRANGÊNCIA NA ESCALA URBANA

Art 12 São consideradas para o Sistema de Mobilidade com abrangência urbana a Política de Mobilidade Urbana e a Política de Melhoria das Infraestruturas e Serviços Urbanos.

Art 13 A Política de Mobilidade Urbana busca garantir à área urbana boa acessibilidade do ponto de vista da mobilidade através da valorização dos modais de transporte coletivo, em especial o escolar, e não motorizado, como o ciclovário e o pedestrianismo.

Art 14 A Política de Melhorias da Infraestrutura e Serviços Urbanos visa garantir à população acesso à infraestrutura e melhoria dos serviços urbanos que interferem na mobilidade urbana.

Parágrafo único. A Política de Melhorias da Infraestrutura e Serviços Urbanos compreende o Programa de Melhorias da Infraestrutura e o Programa de Serviços Urbanos.

TÍTULO III

DA ESTRUTURA GERAL DO PLANMOB

Art 15 O Plano de Mobilidade Urbana de Palmitos – PlanMob contempla:

I. Os Princípios, Diretrizes e Metas coerentes com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

II. Para organizar as políticas acerca da mobilidade urbana de Palmitos e definir as diretrizes e ações previstas, o Plano de Mobilidade urbana foi dividido em 07 (sete) Eixos Estruturadores que trabalham em conjunto, sendo eles:

- a) Eixo Estruturador 01 – Circulação Viária;
- b) Eixo Estruturador 02 – Serviço de Transporte Coletivo;
- c) Eixo Estruturador 03 - Infraestrutura e Acessibilidade;
- d) Eixo Estruturador 04 – Transporte de Cargas;
- e) Eixo Estruturador 05 – Polos Geradores de Viagens;
- f) Eixo Estruturador 06 – Áreas de Estacionamento;
- g) Eixo Estruturador 07 – Circulações Restritas ou Controladas.

Art 16 Para atingir os objetivos propostos e correlacionados aos Eixos Estruturadores, este plano também estipulará as ações gerais para cada um dos temas abordados, da seguinte maneira:

- I. Estudo de viabilidade financeira para cumprimento das ações;
- II. Projeção de cenários alcançados com a aplicação das ações;

- III. Hierarquização das Diretrizes propostas de acordo com os estudos de cenários e aplicabilidade.
- IV. Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento do Plano de Mobilidade urbana de Palmitos que contém os indicadores necessários para o monitoramento;

CAPÍTULO I

DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Art 17 A circulação viária é a responsável pelas políticas e diretrizes que concernem a gestão da circulação viária por diferentes modos de transporte urbano, excluindo o serviço de transporte público coletivo.

Art 18 Estão relacionados à circulação viária:

- I. Tipologia de Transporte Predominante;
- II. Serviço de Táxi, Mototáxi e Carros de Aplicativo
- III. Serviço de Transporte Escolar

Seção I

Tipologia de Transporte Predominante

Art 19 A presente seção tem por objetivo estabelecer diretrizes e regulamentações específicas para a tipologia de transporte predominante no município de Palmitos, que, de acordo com os estudos realizados na etapa de diagnóstico, é o transporte individual motorizado, em especial, o carro.

Art 20 A predominância do uso do carro se dá em virtude de diversos fatores, incluindo:

- I. Infraestrutura viária desenvolvida ser voltada principalmente para a tipologia citada;
- II. Preferência cultural pela utilização de veículos próprios;

- III. Disponibilidade e acessibilidade de veículos automotores para a população; e
- IV. Falta de alternativas de transporte além do individual motorizado.

Art 21 O uso extensivo de automóveis particulares gera impactos significativos, que incluem:

- I. Congestionamento de vias públicas;
- II. Pouca oferta de estacionamentos públicos em relação a quantidade de automóveis e ao espaço disponível;
- III. Aumento na emissão de poluentes potencializando a degradação do meio ambiente;
- IV. Poluição sonora;
- V. Prejuízo à saúde do usuário;
- VI. Necessidade de ampliação e manutenção constante da infraestrutura viária urbana e rural.

Art 22 Para a gestão eficaz da tipologia de transporte predominante, o município adotará as seguintes diretrizes:

- I. Implementação de projetos que visem à manutenção, expansão e modernização das vias públicas, incluindo a criação de novas vias e a ampliação das existentes, com foco na melhoria do fluxo de automóveis e que conectem todos os bairros, loteamentos, localidades, comunidades e distritos, tanto da área urbana, quanto da rural.
- II. Desenvolvimento e incentivo ao uso de alternativas de transporte sustentável, por meio de projetos e instalação de infraestruturas além das voltadas ao carro, como ciclovias, e infraestrutura para pedestres, reduzindo assim a dependência de veículos particulares.

- III. Criação de políticas que incentivem outras formas de transporte que minimizem o impacto ambiental.

Parágrafo único. Uma forma de viabilizar essas políticas é com campanhas de incentivo fiscal, isentando os usuários de alguns tributos como por exemplo o pagamento de “zona azul” de estacionamento, subsídio na manutenção dos veículos, incentivo aos táxis que utilizem combustíveis com energia renovável, entre outros.

- IV. Realizar Campanhas educativas voltadas à conscientização da população sobre os impactos do uso excessivo de automóveis e os benefícios de adotar alternativas mais sustentáveis de mobilidade.

Parágrafo único. Esse tipo de campanha deve ser feito de forma extensiva, não apenas com a comunidade em geral, mas principalmente nas escolas, conscientizando os mais jovens dos benefícios da mobilidade urbana sustentável.

Art 23 Para a gerência e eficácia dos programas e campanhas implementadas, deve-se fazer o monitoramento constante dos mesmos, da seguinte maneira:

- I. Estabelecer de um sistema contínuo de coleta e análise de dados sobre o uso de automóveis particulares, principalmente em relação a quantidade de automóveis e viagens diárias e outros modos de transporte no município.

Parágrafo único. Isso pode ser feito com monitoramento por câmeras nos principais pontos da cidade, contadores automáticos e uma equipe de monitoramento responsável pela compilação dos dados.

- II. Realizar estudos de forma periódica para avaliar os impactos do transporte predominante na qualidade de vida da população, no meio ambiente, e na eficiência do sistema de mobilidade urbana.

- III. Com base nos dados e avaliações coletadas, ajustes e atualizações serão feitos nas políticas de mobilidade urbana para garantir a melhoria contínua do sistema de transporte do município.

Seção II

Do Serviço de Táxi, Mototáxi e dos Serviços Remunerados de Transporte Privado Individual de Passageiros – Transporte por Aplicativo

Art 24 Os táxis compreendem os veículos automotores de passageiros devidamente licenciados pelo município para a prestação de serviços de transporte individual remunerado, conduzidos por motoristas profissionais que possuem a autorização necessária para o exercício da atividade.

Art 25 Os mototáxis compreendem os veículos do tipo motocicletas e motonetas, autorizadas e licenciadas pelo município para a prestação de serviços de transporte individual remunerado de passageiros, conduzidas por motociclistas profissionais que possuem a autorização necessária para o exercício da atividade.

Art 26 O serviço de transporte por táxis de Palmitos é disciplinado pela Lei Federal nº 12.468/2011 que regulamenta a profissão de taxista.

Art 27 O serviço de transporte por mototáxis de Palmitos é disciplinado pela Lei Federal Nº 12.009 de 29/09/2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”.

Art 28 Fica de responsabilidade do Poder Público Municipal, elaborar e regulamentar em legislação específica parâmetros para as funções de taxista e mototaxista, constando nela as definições de permissões, alvarás, a localização dos pontos, a vida útil dos veículos, a quantidade relativa à população da cidade, condições de uso e diretrizes de segurança dos condutores e passageiros.

Art 29 Os táxis e mototáxis desempenham um papel crucial na rede de transporte municipal, oferecendo uma opção flexível para o deslocamento de pessoas, especialmente em áreas sem a oferta de transporte público coletivo.

Art 30 O município deve realizar a supervisão contínua dos serviços de táxis e mototáxis, assegurando que todos os requisitos legais e regulamentares sejam cumpridos.

Art 31 Deve se planejar a Implementação de programas de incentivo à melhoria contínua dos serviços, como o reconhecimento de boas práticas, incentivos fiscais ou subsídios para a modernização da frota e melhoria da qualidade do atendimento.

Parágrafo único. Deve ser estudado formas de incentivo para a utilização de automóveis que se utilizam de combustíveis sustentáveis, em especial os elétricos, podendo diminuir a incidência tributária dos mesmos.

Art 32 O Serviço de transporte individual remunerado de passageiros, ou transporte por aplicativo é um modo de serviço administrado por plataformas digitais, onde o passageiro e o motorista se utilizam do mesmo, tanto para oferta, quanto para a demanda de viagens.

Art 33 Esse tipo de serviço é normatizado pela Lei Municipal Complementar Nº. 099/2023.

Parágrafo único. A legislação em questão não prevê a cobrança de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, portanto a mesma deve ser revisada prevendo a cobrança do tributo e o direcionando-o para o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.

Art 34 Todos os motoristas e veículos que operam através de plataformas de transporte por aplicativo devem ser cadastrados e autorizados pelo órgão competente do município, garantindo conformidade com os requisitos de segurança e regulamentação.

Art 35 Os veículos utilizados devem ser mantidos em condições adequadas de segurança, higiene e conforto, e passar por inspeções regulares conforme as normas estabelecidas pelo município.

Art 36 O município realizará supervisão contínua dos serviços de transporte por aplicativo, verificando o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares.

Art 37 Deve se planejar a Implementação de programas de incentivo à melhoria contínua dos serviços, como o reconhecimento de boas práticas, incentivos fiscais ou subsídios para a modernização da frota e melhoria da qualidade do atendimento.

Parágrafo único. Devem ser estudadas formas de incentivo para a utilização de automóveis que utilizam combustíveis sustentáveis, em especial os elétricos, podendo diminuir a incidência tributária dos mesmos.

Seção III

Do Transporte Escolar

Art 38 O Serviço de Transporte Escolar oferecido aos alunos da rede pública de ensino, em conformidade com o Art. 208, inciso VII, da Constituição Federal de 1988, onde, é dever do Estado assegurar transporte aos alunos da rede pública de ensino, de forma a garantir o acesso à educação básica e igualitária.

Art 39 O transporte escolar é um instrumento essencial para o cumprimento do direito à educação, permitindo que todos os alunos, independentemente de sua localização ou condição socioeconômica, tenham acesso às instituições de ensino.

Art 40 O transporte escolar contribui para a inclusão educacional ao possibilitar que alunos de áreas rurais, periféricas ou de difícil acesso frequentem regularmente as aulas, reduzindo os índices de evasão escolar e melhorando o desempenho acadêmico.

Art 41 É dever do transporte escolar proporcionar segurança, confiabilidade e garantir a integridade física e o bem-estar dos alunos durante o trajeto até as escolas.

Art 42 Instrumento de pervencia importante às famílias que não dispõem de meios próprios para o transporte dos alunos até as instituições de ensino, promovendo equidade no acesso à educação.

Art 43 Diminui o fluxo de veículos particulares próximo aos horários de entrada e saída das escolas, contribuindo para a fluidez do sistema.

Art 44 É de responsabilidade do poder público regulamentar por meio de legislação específica o transporte escolar municipal.

Art 45 O município realizará a supervisão contínua dos serviços de transporte escolar, verificando o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares, por meio da Secretaria de Educação, o Conselho Municipal de Educação e o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 46 O município deverá criar canais de comunicação para que pais, alunos e a comunidade escolar possam relatar problemas, sugerir melhorias e avaliar o serviço de transporte escolar.

Art 47 Implementar programas que incentivem a melhoria contínua dos serviços de transporte escolar, como reconhecimento de boas práticas, incentivos para a modernização da frota e adoção de tecnologias sustentáveis.

CAPÍTULO II

SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO

Art 48 O transporte coletivo é um dos principais aliados da mobilidade urbana, auxiliando no melhor fluxo de trânsito, pois consegue transportar mais pessoas em um espaço menor. Além disso, a diminuição de veículos em circulação beneficia a saúde da cidade, já que os veículos automotores são atualmente os maiores responsáveis pela poluição atmosférica oriunda dos centros urbanos.

Art 49 Esta seção tem por finalidade apresentar propostas de ações para uma possível implementação de transporte público no município de Palmitos. Segundo os levantamentos feitos na etapa de diagnóstico do presente plano, foi

identificado que o município possui demanda para tal, principalmente em relação aos moradores das áreas rurais, que atualmente não possuem alternativas além do transporte individual motorizado para se locomoverem.

Seção I

Formas de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Art 50 Para um transporte coletivo público eficiente, devem ser analisados pontos importantes, como a forma de arcar com os custos desse tipo de modalidade. Dentre as alternativas que podem ser exploradas pelo município para subsidiar parte do transporte público coletivo estão:

- I. Fundo Municipal de Mobilidade Urbana: esse mecanismo refere-se à destinação de arrecadações oriundas de diferentes taxações, não apenas as ligadas ao transporte, como multas de trânsito executadas pela municipalidade e produtos de repasse da outorga da concessão de outros serviços relacionados ao transporte coletivo urbano. Também outras formas de arrecadação, como contribuições, donativos e legados de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, e uma parcela dos tributos municipais podem ser destinados ao fundo. Isso deve ser regulamentado por lei específica municipal. O fundo deve ser normatizado por legislação municipal específica, determinando
- II. Exploração de estacionamentos rotativos ou de longa duração ao longo das vias públicas: em caso de cobrança de estacionamento do tipo “Zona Azul”, parte do valor arrecadado pode ser transferido para o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e posteriormente direcionado à subsídios para o transporte público coletivo. No caso de a administração da modalidade de “Zona Azul” ser administrada por empresa privada, em forma de concessão, o Poder Público pode determinar outorga direta ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana.
- III. Tarifa sobre exploração de serviço de transporte remunerado por aplicativo. A cobrança pode ser instituída por decreto do Poder Executivo, sendo um valor cobrado pela prestação de um serviço de interesse público, oferecido por uma pessoa jurídica de direito privado. O preço público é pago apenas por quem

efetivamente usa o serviço. Essa estratégia é viabilizada pela Lei Federal 13.640, de março de 2018, que atribui aos municípios a cobrança de tarifa do tipo Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN).

Art 51 Uma alternativa para a implantação do transporte coletivo público pode ser a utilização em casos específicos, de veículos menores que possuam manutenção menos onerosa em relação aos ônibus, como por exemplo vãs, lotações e micro-ônibus.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUTURA E ACESSIBILIDADE

Art 52 A infraestrutura viária acessível é composta pelos elementos físicos existentes nas vias e calçadas, entre eles podemos elencar:

- I. Hierarquia viária atual e futura;
- II. Pavimentação;
- III. Sinalização horizontal e vertical;
- IV. Circulação de pedestres e indivíduos com mobilidade reduzida;
- V. Rotas acessíveis prioritárias;
- VI. Elementos voltados à acessibilidade universal (rampas, direcionamento de deficientes visuais, entre outros);
- VII. Circulação e infraestrutura para mobilidade cicloativa; e
- VIII. Equipamentos de transporte coletivo intermunicipal.

Seção I

Da Hierarquia Viária

Art 53 A hierarquia viária municipal refere-se à organização e classificação das vias públicas de uma cidade de acordo com suas funções, características e importância dentro da rede de transporte urbano.

Art 54 A hierarquia viária geralmente é dividida em diferentes categorias, cada uma com seu papel específico no sistema viário. As principais categorias das vias municipais compreendem:

- I. Rodovias estaduais e federais;
- II. Vias Municipais; e
- III. Vias Urbanas.

Subseção I

Das Rodovias e Estradas Municipais

Art 55 A BR-158 conecta Palmitos com o estado do Rio Grande do Sul por meio do Rio Uruguai ao sul e à noroeste com o município de Cunha Porã.

Art 56 A SC-283 Conecta Palmitos com o município de São Carlos à leste e Caibi à oeste.

Parágrafo único. No Anexo I podemos observar a disposição das rodovias citadas.

Art 57 As Vias Municipais são divididas da seguinte maneira:

- I. Vias Municipais Principais: são consideradas as vias com maior movimento, as mesmas conectam as localidades, comunidades e distritos inseridos na área rural, bem como alguns municípios vizinhos.
- II. Vias Municipais Secundárias: são consideradas as vias com movimento moderado, geralmente conectando pequenas comunidade ou propriedades isoladas.

Parágrafo único. No mapa do Anexo II podemos observar a disposição das vias principais e secundárias

Subseção II

Hierarquia Viária Urbana

Art 58 A hierarquia viária urbana é a classificação das vias existentes no perímetro urbano de acordo com suas funções e importância no sistema de transporte.

Art 59 Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana de Palmitos compreende as seguintes categorias de vias:

- I. Vias Arteriais: aquelas caracterizadas por interseção em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade a lotes lindeiros e as vias secundárias, coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade, que tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, priorizando o fluxo de pedestres além de representar o eixo de maior importância local. As vias apresentam características particulares que se diferenciam das demais, pelo fluxo de veículos e dimensão do leito carroçável.
- II. Vias Coletoras: têm a função de coletar e distribuir o tráfego que tenha a necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade, bem como coletar o tráfego da região central e distribuir para as vias locais.
- III. Vias Locais: configuradas pelas vias geralmente de mão dupla, não semaforizadas e de baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local, com objetivo claro de acesso ao lote. Compreendem as demais vias urbanas.

Art 60 A hierarquia viária urbana das vias existentes fica definida conforme a infraestrutura pré-disposta e a vocação das mesmas, sendo dividida da seguinte maneira:

- I. Vias Arteriais - Av. Brasil, a SC-283 que corta o perímetro urbano e em alguns trechos muda a denominação para Rua Padre Anchieta, Rua Visconde do Rio Branco e Rua Independência. Além disso também podemos enquadrar a Rodovia Municipal Claumir Luiz Trevisol como arterial, já que a mesma é a principal ligação entre a área central e o

distrito de Santa Lúcia.

- II. Vias Coletoras – Rua Paraná, Rua Alagoas, a Rua Anita Garibaldi, Rua Lauro Müller, Rua Tamandaré, Rua 7 de Setembro, Rua Frederico Einloff, Rua Almirante Barroso, Rua General Osório, Rua D. Pedro II e um dos trechos da Rua Visconde do Rio Branco.
- III. Vias Locais – demais vias localizadas principalmente nos bairros.

Parágrafo único. No mapa do Anexo III podemos observar a disposição das mesmas.

Art 61 As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura deverão conectar o sistema viário proposto com as vias do sistema consolidado.

Art 62 As vias futuras devem seguir as seguintes diretrizes e dimensões:

- I. Vias Arteriais: possuírem no mínimo 18,00m (dezoito metros) de largura, sendo 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros) de pista para faixa de direção e estacionamento nos dois sentidos e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de calçada em ambos os lados.
- II. Vias Coletoras: possuírem no mínimo 15,00m (quinze metros) de largura, sendo 5,50m (cinco metros) de pista para faixa de direção e estacionamento nos dois sentidos e 2,00m (dois metros) de calçada em ambos os lados.
- III. Vias Locais: possuírem no mínimo 12,00m (doze metros) de largura, sendo 8,00m (oito metros) de pista para faixa de direção e estacionamento e 2,00m (dois metros) de calçada em ambos os lados.

Parágrafo único. Os passeios públicos das vias arteriais e coletoras dos loteamentos novos devem estar livres de todo e qualquer mobiliário urbano, instalando-os na faixa de domínio municipal dando prioridade para o pedestrianismo e a acessibilidade universal.

Art 63 Em casos de acréscimo de elementos, como faixas de direção secundárias, canteiros centrais, ciclovias, vagas oblíquas de estacionamento, entre outros, as dimensões devem ser acrescidas, obedecendo o mínimo de:

- I. Faixa de direção secundária – 3,00m (três metros) nos dois sentidos;
- II. Estacionamento paralelo ao meio fio – conforme o detalhamento presente no Anexo XIV;
- III. Estacionamento oblíquo – conforme o detalhamento presente no Anexo XIV;
- IV. Canteiro central – 1,00m (um metro);
- V. Ciclovia e ciclofaixa – conforme o detalhamento presente no título 3.3.7.2.1 do Anexo XV denominado: Etapa 03 - Desenvolvimento dos Objetivos, Metas e Ações do Planmob – Prognóstico
- VI. Corredor de ônibus – 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).

§ 1º A faixa de direção secundária é uma infraestrutura além da faixa de direção principal, o mesmo serve para a instalação de mais uma pista transitável em vias de grande fluxo, ou seja, em vias terão 4 faixas de direção, 2 em cada sentido.

§ 2º O corredor de ônibus pode ser implantado de forma isolada ou na faixa de direção secundária, desde de que obedeça a largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros).

Art 64 Os cruzamentos entre Via Arterial e Via Coletora, quando houver e entre uma Via Coletora e um trevo deverão ser submetidos a estudo de trânsito, visando à segurança do munícipe.

Art 65 Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo único. As Vias Arteriais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art 66 Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Estado de Santa Catarina (DER).

Art 67 As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art 68 As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos no Artigo 62, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art 69 Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art 70 As vias deverão ter sinalizações horizontais e verticais, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Art 71 O prolongamento de vias já existentes não poderá ser inferior à largura dessas, mesmo que, pela sua função e posição sejam consideradas de classificação funcional inferior.

Seção II

Da Pavimentação das Vias Urbanas

Art 72 Fica obrigado a qualquer projeto de parcelamento do solo urbano apresentar à municipalidade projeto de pavimentação viária, indicando o material a ser utilizado.

Parágrafo único. A municipalidade pode exigir do loteador que utilize material diferente do apresentado em projeto, a fim de manter as características hierárquicas das vias urbanas.

Seção III

Da Sinalização Viária

Art 73 A sinalização viária compreende o conjunto de sinais, dispositivos e equipamentos de trânsito, instalados nas vias públicas, destinados a regulamentar, advertir e orientar o tráfego de veículos e pedestres. Seu objetivo é promover a segurança, a fluidez e a organização do trânsito, assegurando condições adequadas de mobilidade e acessibilidade.

Art 74 A sinalização viária deve obedecer aos padrões estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro e nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – acerca do tema, garantindo assim a compreensão e o cumprimento por parte dos usuários das vias.

Art 75 Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I. Verticais;
- II. Horizontais;
- III. Dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV. Luminosos;
- V. Sonoros;
- VI. Gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art 76 A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

- I. As ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
- II. As indicações do semáforo sobre os demais sinais;
- III. As indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art 77 Não serão aplicadas as sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

§ 3º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

Art 78 A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário.

Art 79 Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art 80 É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art 81 A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art 82 O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art 83 Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art 84 Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Seção IV

Qualificação da Infraestrutura de Circulação dos Pedestres

Art 85 A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias para as calçadas e travessias.

Art 86 A infraestrutura de circulação dos pedestres tem como objetivo garantir a segurança, a acessibilidade, a fiscalização das calçadas em execução e a manutenção das calçadas executadas.

Art 87 A Qualificação da infraestrutura de circulação dos pedestres deverá garantir:

- I. Melhorias da infraestrutura das calçadas, gerando acessibilidade e atratividade ao pedestre, promovendo incentivo na utilização do modal a pé e, garantir a integralidade dos bairros, em consideração a moradia e ao trabalho.
- II. Promoção do acesso ao pedestre aos parques e praças de Palmitos e a promoção das medidas de priorização dos deslocamentos a pé nas centralidades da cidade;
- III. Promoção da qualidade da segurança dos pedestres nas travessias.

Art 88 São direitos dos pedestres:

- I. Ir e vir a pé ou com a utilização de cadeira de rodas nas vias públicas, calçadas e travessias, livremente e com segurança, sem obstáculos e algum constrangimento de qualquer natureza;
- II. Transitar em calçadas limpas, conservadas, com faixa de circulação livre e desimpedida de qualquer tipo de obstáculos, de responsabilidade pública ou privada, do tipo fixo ou móvel, com piso antiderrapante, não trepidante para a circulação em cadeira de roda, em inclinação e largura adequada à circulação e mobilidade;
- III. Transitar em faixas de travessias nas vias públicas, com sinalização horizontal e vertical;
- IV. Iluminação pública nas calçadas, praças, passeios públicos, faixas de pedestres, nos terminais de transporte público e em seus pontos de paradas;
- V. Equipamentos e mobiliário urbano que promovam a facilidade da mobilidade e acessibilidade universal;
- VI. Calçadas e espaços públicos com arborização adequada, a fim de proporcionar uma melhor experiência para o pedestre.

§ 1º É garantida às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida acessibilidade nas calçadas e travessias, com eliminação de barreiras arquitetônicas que delimitam ou impossibilitem a circulação com autonomia e espontaneidade.

§ 2º Fica a cargo dos condutores de veículos, motorizados ou não, dos proprietários de estabelecimentos ou moradores do Município, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar ao pedestre a circulação segura e acessível e o acesso à cidade.

Art 89 São deveres dos pedestres:

- I. Andar obrigatoriamente nas calçadas;
- II. Quando não possuir faixa de pedestres para a travessia em uma distância de até 50 metros, fazer a travessia com trajeto perpendicular ao eixo da via, tomando os cuidados de segurança quanto à visibilidade, distância e velocidade dos veículos;
- III. Observar a sinalização, quando a faixa de pedestres for semaforizada;
- IV. Quando houver semáforos sem foco para o pedestre, observar o fechamento para o fluxo de veículos;

Subseção I

Da Infraestrutura das Calçadas e Passeios

Art 90 As calçadas e passeios públicos são o elemento principal em relação à qualidade do pedestrianismo e são essenciais para garantir a mobilidade segura e acessível dos pedestres, a infraestrutura proporciona um espaço exclusivo para a circulação a pé, separado dos veículos motorizados. Sua adequada construção e manutenção são fundamentais para a promoção da inclusão social, facilitando o deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças.

Art 91 É de suma importância que o município dê ênfase em políticas públicas relacionadas a qualidade dos passeios e calçadas municipais em diferentes aspectos, como a infraestrutura das mesmas, o tipo de revestimento, arborização, segurança, conforto e acessibilidade.

Parágrafo único. Para uma padronização total das calçadas e passeios, é de responsabilidade do município implementar uma cartilha de execução, a mesma servirá como auxílio para os empreendedores confeccionarem os seus passeios culminando na padronização total da rede de passeios públicos municipais.

Art 92 A calçada pública poderá ser setorizada em até 3 (três) faixas, e deve seguir os padrões especificados a seguir, nesta ordem de prioridade:

- I. Faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, livre de qualquer obstáculo físico permanente ou temporário; deve possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e a superfície do piso deve ser regular, firme e antiderrapante, com inclinação transversal constante de no mínimo 1% (um por cento), e no máximo 3% (três por cento).
- II. Faixa de serviço e meio fio: situada entre a pista de rolamento e o passeio/faixa livre, é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, postes de iluminação, sinalização de trânsito, tampas de caixas de inspeção, instalações subterrâneas e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones e lixeiras; deve possuir largura mínima de 0,70m (setenta centímetros), a superfície deverá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículo e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre;
- III. Faixa de acesso: exclusivamente nas calçadas com mais de 2,00m (dois metros), situada em frente ao imóvel, entre a faixa livre e a testada do lote, destinando-se ao acesso e apoio à propriedade, onde pode estar vegetação, rampas, toldos/marquises, e mobiliário móvel como floreiras e mesas de bar, desde que não dificultem o acesso à edificação ou criem obstáculo para os usuários da faixa livre; sua existência ou não, bem como seu dimensionamento, inicia-se a partir da garantia da faixa livre e de serviço, e sua superfície poderá ser permeável, com tratamento gramado quando não for acesso de veículos e/ou pedestres, casos em que receberá o mesmo tratamento que a superfície da faixa livre.

§1º. Na construção e reforma de quaisquer calçadas ou espaços públicos é necessária a implantação de elementos de acessibilidade conforme as especificações presentes na NBR 9050 ou norma técnica oficial que a substitua.

§2º. Nas vias em que a calçada de um dos lados da via atender ao disposto nos incisos deste artigo, será admitida largura menor para a faixa de serviço desde que a faixa livre respeite a largura mínima de 1,20m, conforme Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050.

§3º. As calçadas deverão conter os elementos de acessibilidade como rampas, rebaixamentos, piso podotátil, conforme o disposto na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050 e a NBR 16537 - Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

§4º. O espaçamento da arborização localizada nas faixas de serviço deverá respeitar a distância máxima de 15 m (quinze metros) entre árvores.

§5º. Nas calçadas existentes em que há obstáculos será admitido um contorno de calçada do obstáculo, contendo raio mínimo de 1,20m (um metro e vinte centímetros).

§6º. Os modelos gerais dos passeios estão ilustrados no Anexo XI.

Art 93 A construção ou reforma dos passeios deverá atender aos padrões estabelecidos na Norma Técnica Brasileira de Acessibilidade – NBR 9050.

§1º. Em passeios já consolidados, no caso de comprovada inviabilidade da adoção da largura mínima estabelecida para a faixa de circulação de pedestres, será admitida largura menor, desde que esta resulte na maior largura possível livre de obstáculos para o trânsito de pedestres.

§2º. É obrigatória a construção de rampa de acesso ao passeio junto à faixa de travessia de pedestres dotada com todos os elementos e padrões da NBR 9050 a NBR 16537 - Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

§3º. As soluções de acesso para vencer eventuais desníveis entre o passeio e a linha de testada do terreno deverão estar localizadas no interior do lote.

Art 94 Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Subseção II

Da Rota Acessível Prioritária

Art 95 O circuito de calçadas acessíveis denominado Rota Acessível Prioritária é uma forma de planejamento para dar início à padronização dos passeios públicos, no circuito em questão deve-se tomar como partido as diretrizes estabelecidas neste capítulo, de forma com que seja um “laboratório” para a execução e padronização total dos passeios municipais.

§1º. A Rota Acessível Prioritária deve ligar os principais equipamentos públicos município tendo como premissa a acessibilidade universal, em especial para indivíduos com mobilidade reduzida.

§2º. A Rota Acessível Prioritária é apresentada no Mapa do Anexo V indicando quais vias deverão ser adaptadas de acordo com a NBR's 9050 e 16537 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art 96 Fazem parte da Rota Acessível Prioritária as vias: Rua Bento Gonçalves, Rua Anita Garibaldi, Rua C, Rua D, Rua Gerônimo Coelho, Rua Kenedy, Rua Barros Cassal, Rua Machado de Assis, Rua Almirante Barroso, Rua Rui Barbosa, Av. Brasil, Rua Osvaldo Cruz, Rua Henrique Seibert, Rua Leoberto Leal, Rua Euclides da Cunha, Rua 7 de Setembro, Rua Manoel de Nóbrega, Rua Visconde do Rio Branco, SC-283, Rua Independência, Rua 38, Rua Paraná, Rua Paraíba, Rua Rio Grande do Sul, Rua Sergipe, Rua XV de Novembro, Rua Doze de Novembro, Rua Lauro Mueller e Rua Uruguai

Parágrafo único. As demais rotas que incidem em terrenos de particulares deverão contar com programa de adequação das vias para a acessibilidade, sendo consideradas prioritárias.

Seção IV

Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas

Art 97 Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas se caracteriza pela promoção de mecanismos de melhorias na infraestrutura e mobilidade cicloviária de Palmitos

Art 98 A infraestrutura de circulação dos ciclistas tem como objetivo promover a mobilidade cicloviária para o Município com qualidade, segurança e acessibilidade ao longo de todo o perímetro urbano.

Art 99 Qualificação da infraestrutura de circulação dos ciclistas deve garantir:

- I. A organização e planejamento da estrutura cicloviária;
- II. O estabelecimento de rede cicloviária eficiente que atenda às necessidades de deslocamentos entre bairros, com segurança, conforto e atratividade;
- III. O trabalho com mecanismos ou programas de atratividade de transporte por bicicletas;
- IV. A gestão do sistema cicloviário em conjunto com toda a gestão de mobilidade urbana;
- V. Programas de educação cicloviária.

Parágrafo único. O Poder Público poderá explorar ou conceder exploração para o serviço de locação de bicicletas, interconectado pela malha cicloviária.

Art 100 Os projetos e adequações cicloviárias devem estar em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei Federal nº 12.587 de 2012 e com o Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal nº 9.503 de 1997.

Art 101 Na adequação e ampliação do Sistema de ciclovias é necessária a execução de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos

(bicicletário) em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

Art 102 As ciclovias deverão ter dimensão mínima de 2,00m (dois metros), quando forem bidirecionais e 1,00m (um metro) quando forem unidirecionais.

Art 103 A rota ciclável Proposta constante nos mapas do Anexo VI estabelece quais vias devem receber a infraestrutura em escalas de prioridade, ampliando assim a ciclovias municipal existente.

Art 104 Também consta nesse plano a proposta de uma rota ciclável rural, a qual conecta as principais comunidades rurais à Sede Municipal. A Proposta é apresentada no Anexo VII.

Seção V

Do Terminal Rodoviário Intermunicipal

Art 105 O Terminal Rodoviário Intermunicipal é uma infraestrutura destinada ao embarque, desembarque e acolhimento de passageiros que utilizam o transporte rodoviário intermunicipal.

Art 106 O terminal rodoviário intermunicipal desempenha um papel crucial na integração dos sistemas de transporte, facilitando a conectividade entre diferentes municípios e promovendo a mobilidade regional.

Art 107 A existência de um terminal rodoviário bem estruturado contribui para a redução do tráfego urbano, ao concentrar o fluxo de ônibus intermunicipais em um ponto específico, minimizando o impacto nas vias urbanas.

Art 108 O terminal rodoviário intermunicipal deve ser dotado de infraestrutura adequada para atender às necessidades dos passageiros, incluindo áreas de espera, guichês de venda de passagens, sanitários, serviços de alimentação, e facilidades de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida.

Art 109 Devem ser implementadas medidas de segurança e conforto, como a presença de vigilância, iluminação adequada, sinalização clara e pontos de informação para os usuários.

Art 110 A gestão do terminal rodoviário intermunicipal pode ser realizada diretamente pela administração municipal ou por meio de concessão a empresas privadas, garantindo a eficiência e qualidade dos serviços prestados.

Art 111 A operação do terminal deve ser regulamentada de modo a assegurar a coordenação eficaz dos horários de chegada e partida dos ônibus, minimizando o tempo de espera e otimizando o fluxo de passageiros.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Seção I

Da Carga e Descarga

Art 112 O transporte de cargas é importante pois, garante o abastecimento de estabelecimentos comerciais, industriais e residenciais. A regulamentação desse tipo de transporte busca harmonizar a circulação de veículos de carga com a mobilidade urbana, a segurança viária e a preservação do meio ambiente.

Art 113 O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece normas gerais para o trânsito de veículos, incluindo o transporte de cargas e, delega aos municípios a competência para regulamentar o tráfego de veículos de carga em suas vias urbanas.

Parágrafo único. Os municípios têm autonomia para criar regulamentações específicas para o transporte de cargas, adequando-as às suas necessidades locais. Isso pode incluir restrições de horários, tamanho e peso dos veículos, rotas específicas para veículos de carga, exigências de licenciamento e taxas municipais.

Art 114 Fica determinado que em cada quadra das vias do Centro, deverá ser implantada uma vaga exclusiva para carga e descarga de mercadorias, respeitando as seguintes diretrizes.

- I. A vaga de carga e descarga funcionará exclusivamente no horário das 7:00h às 19:00h. Após este horário, a via deverá ser liberada totalmente para carga e descarga.
- II. A delimitação e a implantação das vagas de carga e descarga deverão ser estudadas e realizadas pela municipalidade, visando otimizar o espaço entre os acessos aos lotes.

Parágrafo único. A municipalidade pode ajustar e ou mudar os parâmetros do presente artigo por meio de decreto municipal ou legislação específica, desde que a justificativa para tal seja fundamentada em estudos específicos.

Seção II

Do Fluxo de Veículos Pesados

Art 115 Fica instituído o fluxo de veículos pesados, com 4 eixos ou mais no perímetro urbano do município de Palmitos, conforme as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Art 116 O fluxo de veículos pesados, com 4 eixos ou mais, deverá exclusivamente ser feito pelas seguintes vias urbanas:

- I. Rua Bento Gonçalves;
- II. Rua João XXIII;
- III. Rua Anita Garibaldi;
- IV. Rua Visconde do Rio Branco;
- V. Rua General Osório;
- VI. SC-283; e
- VII. Rua Com Pedro II;

Art 117 O trajeto detalhado está ilustrado no mapa do Anexo VIII, a esta Lei.

Art 118 Para que o fluxo seja eficiente após a sua implantação, deve-se:

- I. Instalar sinalizações verticais eficientes que indiquem a rota estabelecida, bem como as vias proibidas; e
- II. Ampliar ações de fiscalização sobre as proibições de fluxos para veículos pesados.
- III. Regulamentar os tipos de punições acerca do tema em legislação específica, contendo:
 - a) Valores, graduação e tipos de punições;
 - b) Prazos para defesa e decorrência dos processos;
 - c) Responsabilidade e atribuições de quem pode fiscalizar e multar nos casos listados;
 - d) Demais aspectos que forem julgados pertinentes.

CAPÍTULO V

DOS POLOS GERADORES DE VIAGEM

Art 119 Entende-se por Polos Geradores de Viagem (PGV) quaisquer empreendimento ou atividades que, pela sua natureza, atraem um significativo número de pessoas, veículos ou ambos, gerando assim um aumento considerável no volume de tráfego em sua área de influência. Estes polos incluem, mas não se limitam a complexos comerciais, equipamentos de saúde, terminais rodoviários, instituições de ensino, estádios, grandes empresas, complexos residenciais, entre outros.

Art 120 Todo empreendimento que atraia público e gere tráfego de veículos, independentemente do porte e do tipo de atividade, deve submeter-se a um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que inclua o Estudo de Impacto de Trânsito. Devendo avaliar:

- I. O aumento previsto no volume de tráfego.
- II. As condições atuais da infraestrutura viária.
- III. Os potenciais impactos na mobilidade urbana e na qualidade de vida da população local.
- IV. Propostas de mitigação para quaisquer impactos negativos identificados.

Art 121 Serão desenvolvidas as seguintes ações visando minimizar o impacto negativo no trânsito da criação de Polos Geradores de Viagem (PGV):

- I. Previsão de vagas de estacionamento compatíveis com atividade definida pelo Plano Diretor;
- II. Projeto de redução de tributação municipal aos empreendedores que preveem modais não motorizados ou coletivos para o transporte dos seus colaboradores;
- III. Cobrança de medidas mitigatórias de impactos causados Polos Geradores de Viagem (PGV), definidos por porte e/ou tipo de atividade, a partir do Estudo de Impacto de Vizinhança e o do Estudo de Impacto de Trânsito.

CAPÍTULO VI

DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS

Art 122 Os estacionamentos públicos referem-se às áreas destinadas ao estacionamento de veículos automotores nas vias urbanas e demais locais públicos permitidos, regulamentados pelo Poder Público municipal.

Art 123 Os estacionamentos públicos tem como objetivo:

- I. Organizar o uso do espaço público.
- II. Melhorar a mobilidade urbana.

- III. Promover a rotatividade de vagas.
- IV. Garantir a acessibilidade e segurança de pedestres e motoristas.

Seção I

Da Regulamentação e Sinalização

Art 124 As áreas de estacionamento deverão ser claramente demarcadas com sinalização horizontal e vertical, indicando os limites, regras de uso e os tipos de vaga.

Art 125 Deverão ser previstas vagas para diferentes tipos de usuários e veículos, incluindo vagas para carros, motocicletas, transporte coletivo e escolar, veículos de carga e descarga, pessoas com deficiência (PCD's), idosos, além das zonas de curta duração.

Parágrafo único. Deve ser implantada ao menos uma vaga de PCD (Pessoas com Deficiência) e idosos preferencialmente no meio das mesmas, sempre respeitando as diretrizes e parâmetros de acessibilidade definidos pela NBR 9050.

Art 126 A regulamentação deverá especificar os horários permitidos para estacionamento, as limitações de tempo e quaisquer restrições específicas, como zonas de parada proibida.

Parágrafo único. Fica a cargo do município em conjunto com o Conselho Municipal de Trânsito regradar sobre os estacionamentos públicos, podendo mudar as diretrizes presentes nesta lei por meio de decreto municipal ou legislação específica, desde que justificado com estudo específico.

Art 127 Os padrões de estacionamentos estão ilustrados no Anexo XIII.

Art 128 Será permitido a implantação de estacionamentos públicos em lotes particulares. O empreendedor deverá solicitar junto a prefeitura municipal, concedendo o espaço para tal, podendo receber contra partida, como descontos ou

isenção no IPTU do lote em questão, ou auxílio da municipalidade para a execução dos passeios lindeiros ao lote de forma padronizada.

Art 129 O município deverá realizar estudo específico em relação a implantação de estacionamento rotativo “Zona Azul”, por meio de administração direta, ou concessão do direito de exploração por terceiros.

Art 130 O município deverá ampliar as ações de fiscalização em relação as proibições, bem como multas e punições, devendo ser estabelecidas por legislação específicas.

CAPÍTULO VII

DAS CIRCULAÇÕES RESTRITAS OU CONTROLADAS

Art 131 Vias restritas ou controladas são aquelas onde o acesso e a circulação de veículos são regulados por critérios específicos estabelecidos pelo Poder Público, visando melhorar a mobilidade, reduzir a poluição e garantir a segurança e a qualidade de vida da população.

Art 132 A regulamentação de vias restritas ou controladas tem como objetivo:

- I. Reduzir o congestionamento de tráfego;
- II. Diminuir a emissão de poluentes;
- III. Aumentar a segurança viária;
- IV. Promover o uso de transportes alternativos e sustentáveis, sobretudo atrativos.

Art 133 A restrição ou controle das vias podem ser feitas em horários específicos durante o dia, podendo variar conforme o dia da semana e a demanda de tráfego.

Art 134 Será definido os tipos de veículos autorizados a acessar as vias, incluindo, mas não se limitando a, transporte público, veículos de emergência, bicicletas, pedestres e veículos com baixas emissões.

Art 135 Ficam estabelecidas como sentido único as seguintes vias:

- I. A Travessa Rigon, entre a Avenida Brasil e a Rua Visconde do Rio Branco, no sentido oeste/leste
- II. A Rua Padre Anchieta, entre a Rua Almirante Barroso e a Avenida Brasil, no sentido leste/oeste.
- III. A Rua Padre Anchieta, entre a Avenida Brasil e a Rua Visconde do Rio Branco, no sentido oeste/leste
- IV. A Rua Carlos Gomes, entre a Rua Olavo Bilac e a Avenida Brasil, no sentido norte/sul
- V. A Rua Fernando Otto, entre a Avenida Brasil e a Rua Visconde do Rio Branco no sentido sul/norte; e
- VI. A Rua Euclides da Cunha, entre a Rua Visconde do Rio Branco e a Avenida Brasil no sentido leste/oeste

§1º. O Poder Público poderá modificar o fluxo das vias, transformando-as em “mão única”, ou “mão inglesa”, desde que seja devidamente justificada a mudança para tal e por meio de decreto municipal ou legislação específica.

§2º As vias de sentido único estão especializadas nos mapas dos Anexos e IX e X.

TÍTULO IV

DO MONITORAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO

Art 136 Para viabilizar as estratégias e ações contidas nesta Lei, deverão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, através de processos de planejamento participativo.

CAPÍTULO I

DA ESTRUTURA DE GESTÃO

Seção I

Das Atividades Secretaria Municipal da Infraestrutura e do Conselho Municipal de Trânsito

Art 137 A administração das questões relativas ao trânsito de Palmitos, nas competências e atribuições do município, é de responsabilidade da Secretaria Municipal da Infraestrutura, juntamente com o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 138 O Conselho Municipal de Trânsito será o conselho gestor do Plano de Mobilidade Urbana.

Art 139 Compete ao Conselho Municipal de Trânsito:

- I. Fazer cumprir o PlanMob e também será responsável por deliberações que não estejam claras no estudo;
- II. Gerir o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, bem como a organização das discussões e debates acerca das prioridades acerca do tema.

Art 140 Compete à Secretaria Municipal da Infraestrutura:

- I. Articular ações com os departamentos e secretarias, órgãos e conselhos relacionados à questão da mobilidade, buscando implementar soluções integradas;
- II. Ser responsável pela elaboração contínua de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Trânsito, visando tornar o município apto a receber recursos junto à União, Estado ou outras fontes;
- III. Respeitar e implementar as decisões do Conselho Municipal de Trânsito, desde que não estejam em contradição com o PlanMob e demais políticas setoriais;
- IV. Auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Trânsito;

- V. Auxiliar a gestão do Fundo de Mobilidade;
- VI. Fiscalizar e exigir que os projetos que versem sobre mobilidade urbana e que tramitem nas diversas secretarias municipais sejam encaminhados à Secretaria Municipal da Infraestrutura para apreciação e aprovação.

Seção II

Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Art 141 Será criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, cuja coordenação compete à Secretaria Municipal da Infraestrutura.

Art 142 Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana serão utilizados exclusivamente para custear ações, obras e serviços que impactem na melhoria da Mobilidade Urbana de Palmitos, prioritariamente:

- I. Financiamento e subsídio de trabalhos, pesquisas e projetos voltados à questão da mobilidade;
- II. Obras voltadas à mobilidade, preferencialmente as previstas no PlanMob;
- III. Execução de programas e projetos destinados a garantir melhor eficiência do transporte e maior fluidez do trânsito;
- IV. Desenvolvimento de projetos e execução de obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;
- V. Desenvolvimento e execução de projetos destinados a reduzir os acidentes e melhoria da segurança viária;
- VI. Desenvolvimento e execução de projetos destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

Art 143 Quem indica quais as ações, obras e serviços que devem ser custeadas pelo Fundo Municipal de Mobilidade Urbana é o Conselho Municipal de Trânsito.

Art 144 Os recursos do FunMob serão advindos das seguintes dotações orçamentárias:

- I. Dotação do Orçamento Geral do Município;
- II. Recursos financeiros oriundos do Governo Federal, Estadual e Municipal e de outros órgãos públicos ou de instituições privadas, recebidos diretamente ou por meio de convênios;
- III. Porcentagem a ser definida por legislação específica do valor oriundo da exploração do serviço de estacionamento rotativo por empresa privada;
- IV. Os recursos oriundos de organismos internacionais de cooperação, recebidos diretamente ou por meio de convênios; a receita cabível ao Município, resultante de infrações de trânsito praticadas em vias locais;
- V. 20% do retorno do IPVA;
- VI. Doações de qualquer espécie;
- VII. Receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas com o fim a que se destinam desde que conforme finalidades estabelecidas nesta Lei.

Seção III

Do monitoramento

Art 145 À Secretaria Municipal da Infraestrutura fica instituída a responsabilidade de coleta dos indicadores, através de:

- I. Coordenação da execução das pesquisas de indicadores de acordo com o estabelecido no PlanMob;
- II. Reunião e organização das informações geradas por outros órgãos;
- III. Manter atualizada a base de dados;

Parágrafo único. A apuração dos indicadores deverá acontecer no máximo a cada 3 anos, exceto para pesquisas de matriz origem destino que poderão ser realizadas no máximo a cada 10 anos.

Art 146 À Secretaria Municipal da Infraestrutura fica instituída a responsabilidade de avaliação e análise dos indicadores, através de:

- I. Coordenação do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;
- II. Em intervalos máximos de 3 anos, gerar relatórios de desempenho do sistema de mobilidade urbana;
- III. Garantir que os relatórios de desempenho possam ser consultados pela população interessada.

Art 147 As avaliações, revisões e atualizações do Plano de Mobilidade Urbana de Palmitos ocorrerão em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Parágrafo único. As revisões deverão ser precedidas de realização de diagnóstico e prognóstico detalhados, contendo os indicadores de monitoramento apresentados neste Plano.

Art 148 As revisões do Plano de Mobilidade Urbana serão preferencialmente realizadas conjuntamente com o processo de revisão do Plano Diretor de Palmitos, e deverão incluir ampla participação social no processo de levantamento de dados e tomada de decisões.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 149 Os estudos técnicos, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

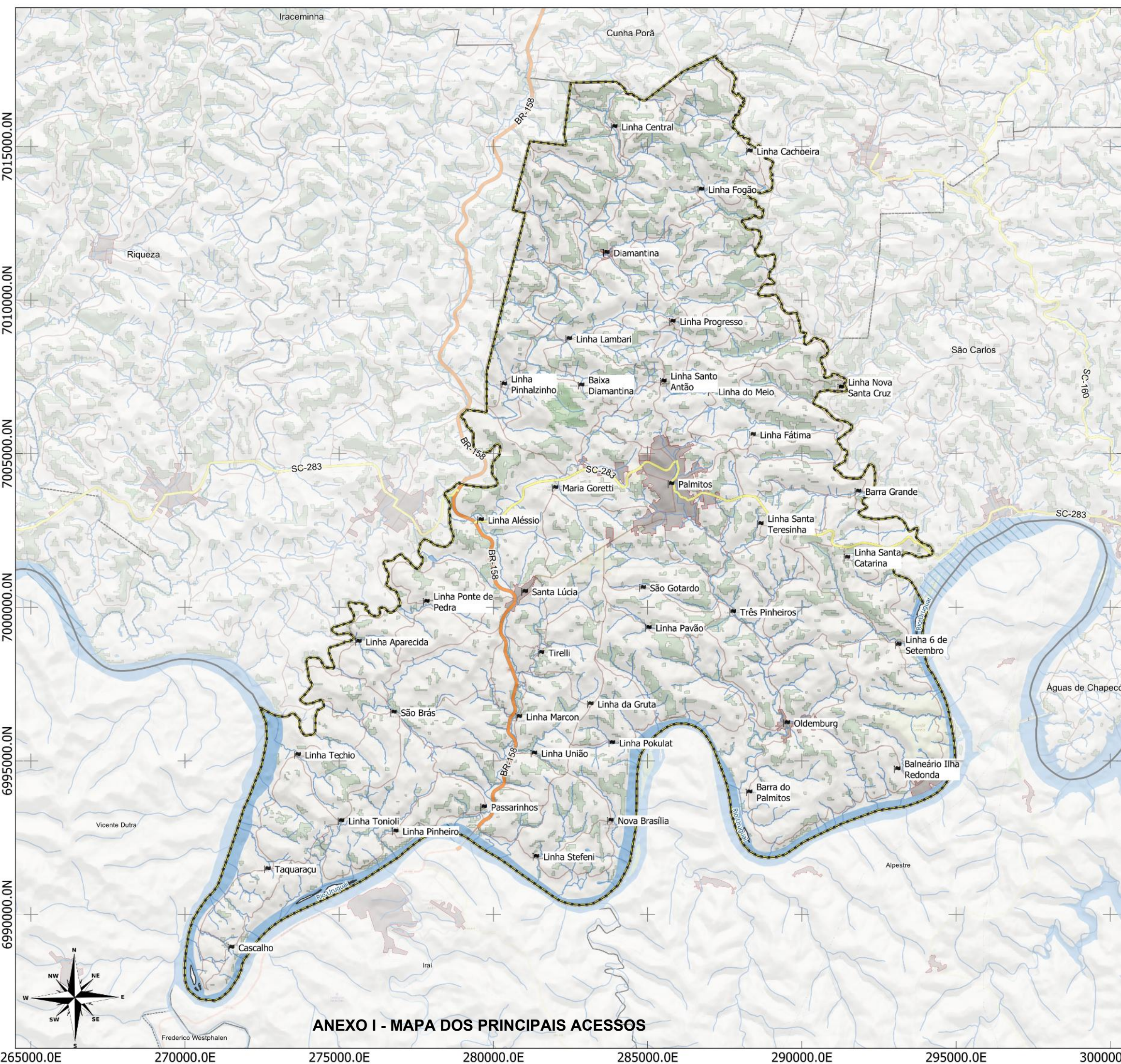
Art 150 As despesas decorrentes desta lei proverão de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art 151 Fazem parte desta lei os Anexos

- I. Mapa dos Principais Acessos;
- II. Mapa de Hierarquia Viária Municipal;
- III. Mapa de Hierarquia Viária Urbana;
- IV. Largura das Caixas Viárias;
- V. Mapa da Rota Acessível Prioritária;
- VI. Mapa da Rota Ciclável Urbana;
- VII. Mapa da Rota Ciclável Rural;
- VIII. Mapa da Rota de Cargas Pesadas;
- IX. Mapa do Circuito de Vias de Sentido Único
- X. Detalhamento dos Cruzamentos das Vias de Sentido Único
- XI. Modelos de Calçada;
- XII. Modelo de Vaga de Carga e Descarga;
- XIII. Modelo de Estacionamentos Públicos.
- XIV. Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana;
- XV. Prognóstico do Plano de Mobilidade Urbana.



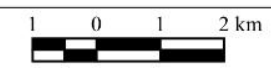
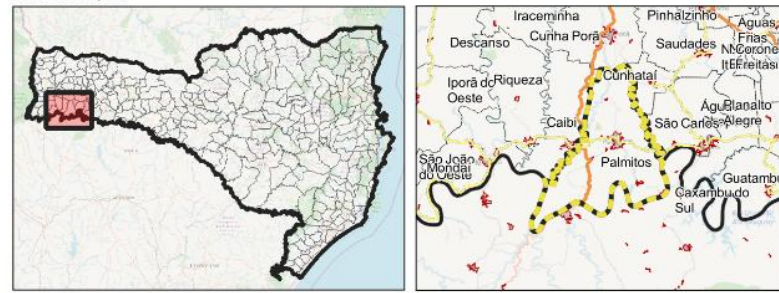
Art 152 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação revogando as disposições em contrário.



LEGENDA:

- Limite Nacional (IBGE, 2020)
- Limite Municipal (IBGE, 2022)
- Áreas Urbanizadas (IBGE, 2019)
- Floresta Nativa (MONITORA SC, 2017)
- Massa D'água (ANA, 2016)
- Hidrografia (ANA, 2016)
- Localidades (IBGE, 2020)
- Rodovias (DNIT,2022)**
 - Federal
 - Estadual/Distrital
 - Estradas Municipais

LOCALIZAÇÃO



ESCALA: 1:119.444

Sistema de Projecção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos | PLANO DIRETOR MUNICIPAL

MAPA: Localização e acessos

Prancha: 01

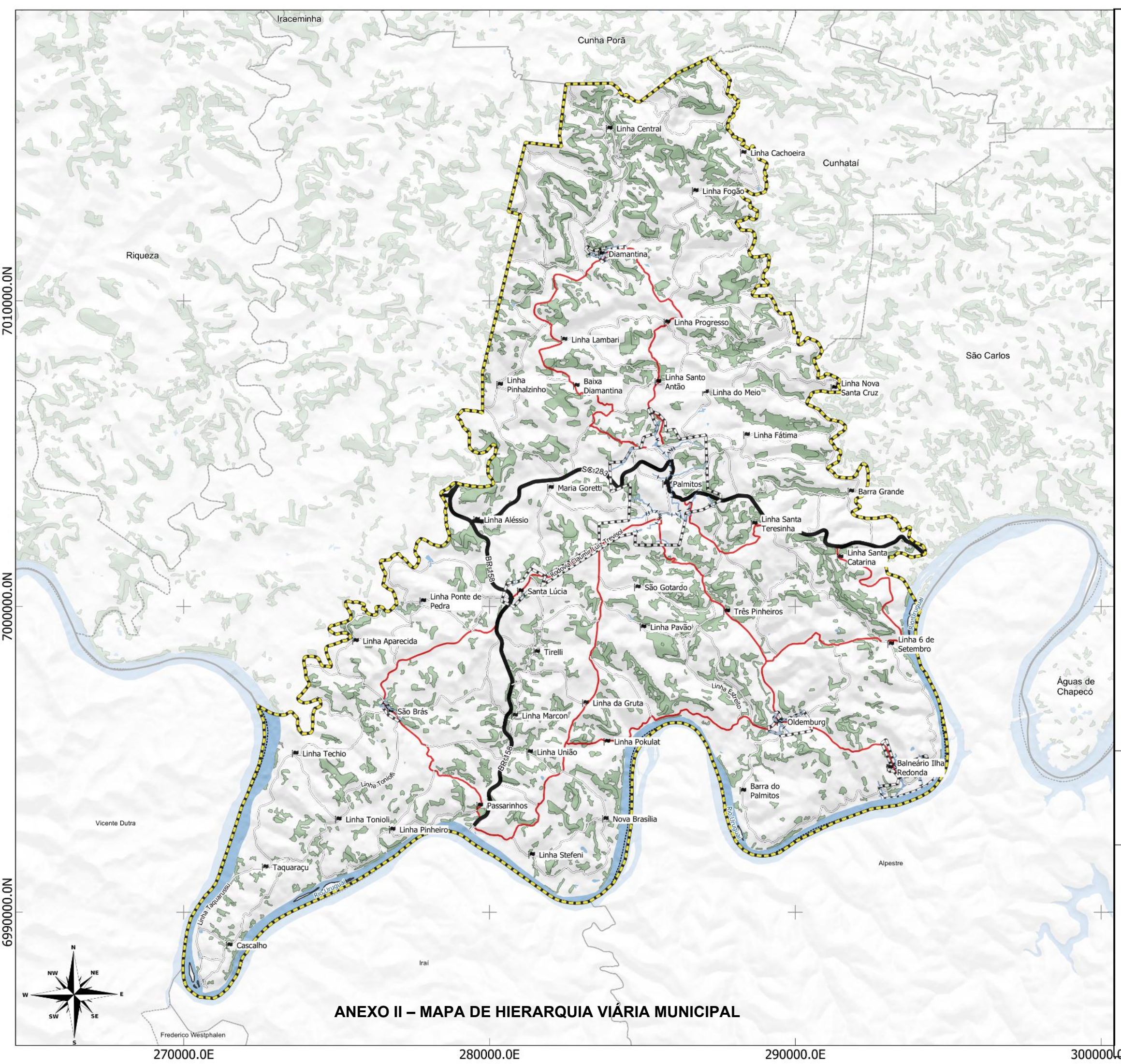
Data: Maio/2023

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Sheila P. de Andrade



ANEXO I - MAPA DOS PRINCIPAIS ACESSOS

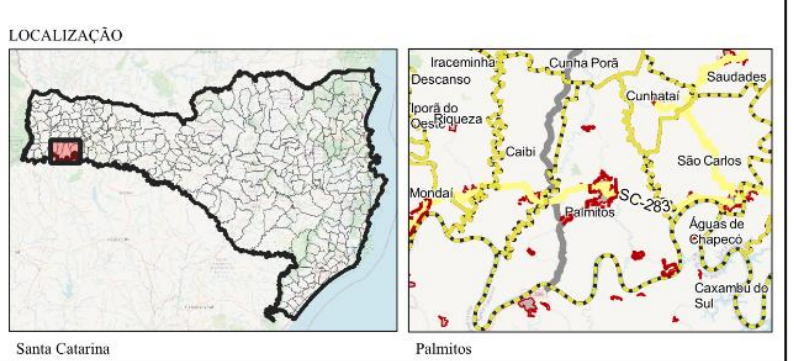


LEGENDA:

- Limite Municipal (IBGE, 2022)
- Massa D'água (ANA, 2016)
- Curso D'água (ANA, 2016)
- Perímetro Urbano (proposta)

Hierarquia Viária Municipal

- Rodovia
- Principal
- Secundária



3,000 0 3,000 6,000 m

ESCALA: 1:119.444

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos | PLANO DIRETOR MUNICIPAL

MAPA: Hierarquia Viária Municipal - Proposta

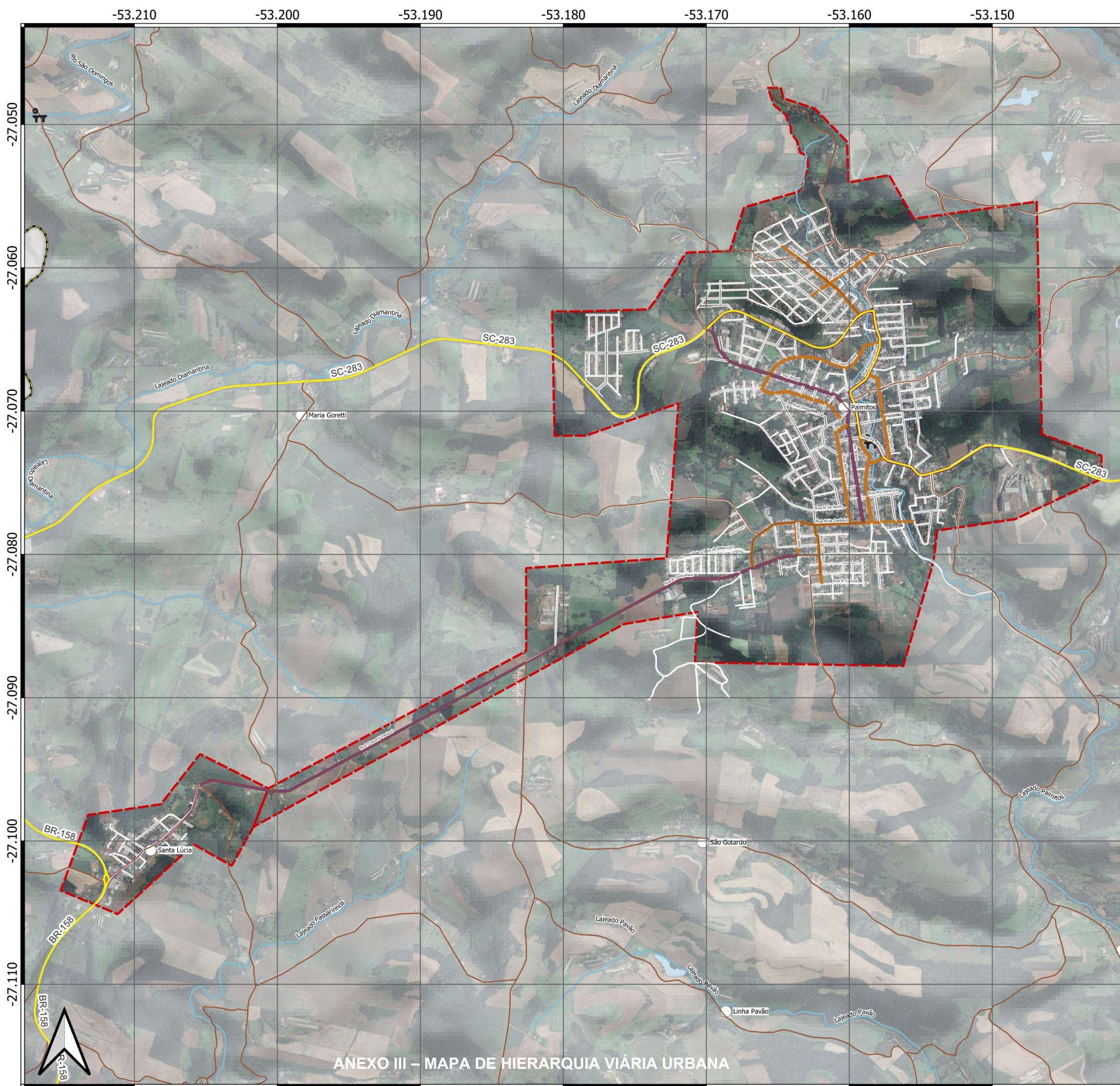
Prancha: 02 Data: Dezembro/2023

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Sheila P. de Andrade



ANEXO II – MAPA DE HIERARQUIA VIÁRIA MUNICIPAL



LEGENDA:

Hierarquia Viária

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



0 2.500 5.000 m

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Hierarquia Viária Urbana

Prancha: 04 04

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025

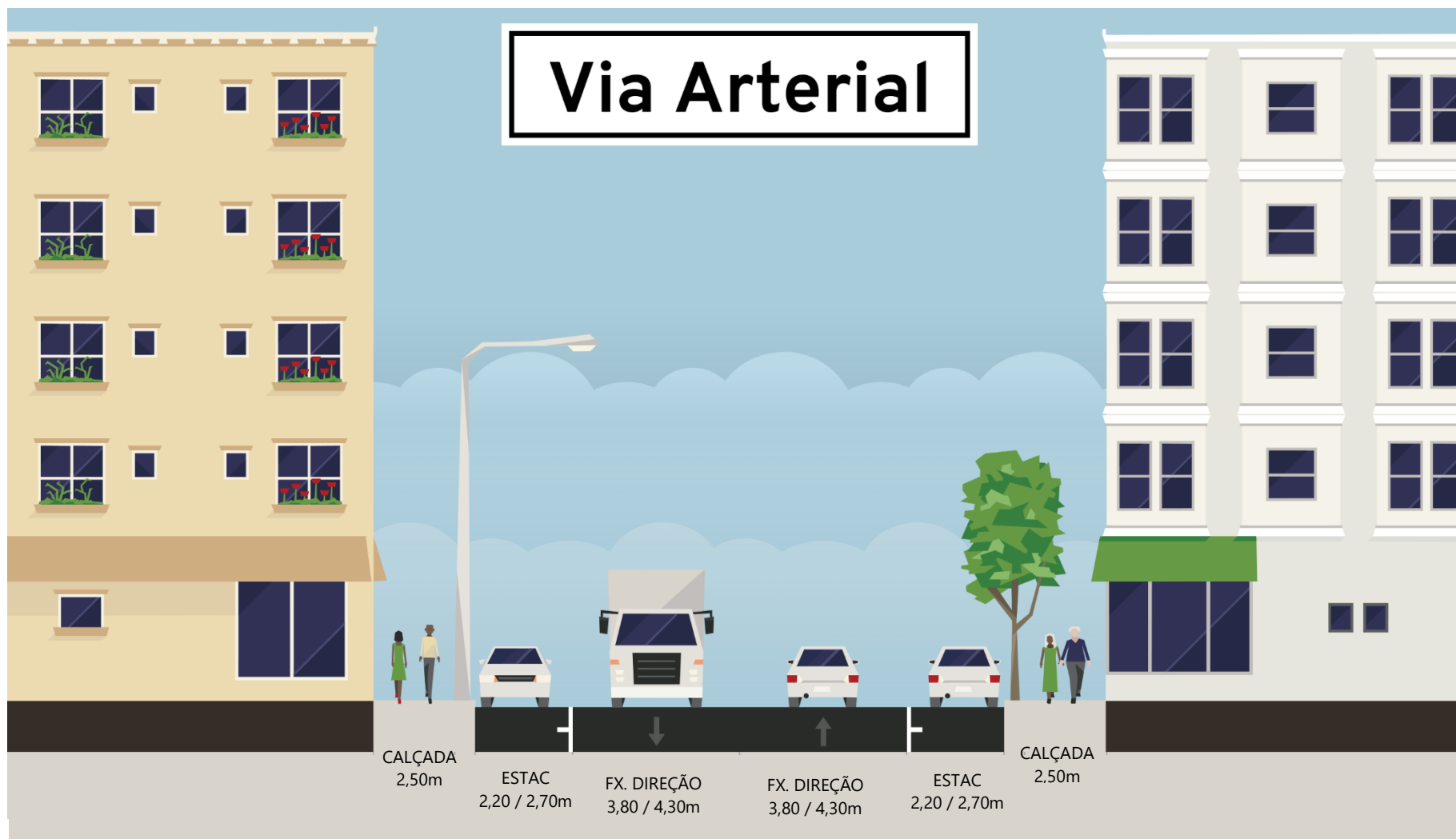




ANEXO IV – LARGURA DAS CAIXAS VIÁRIAS

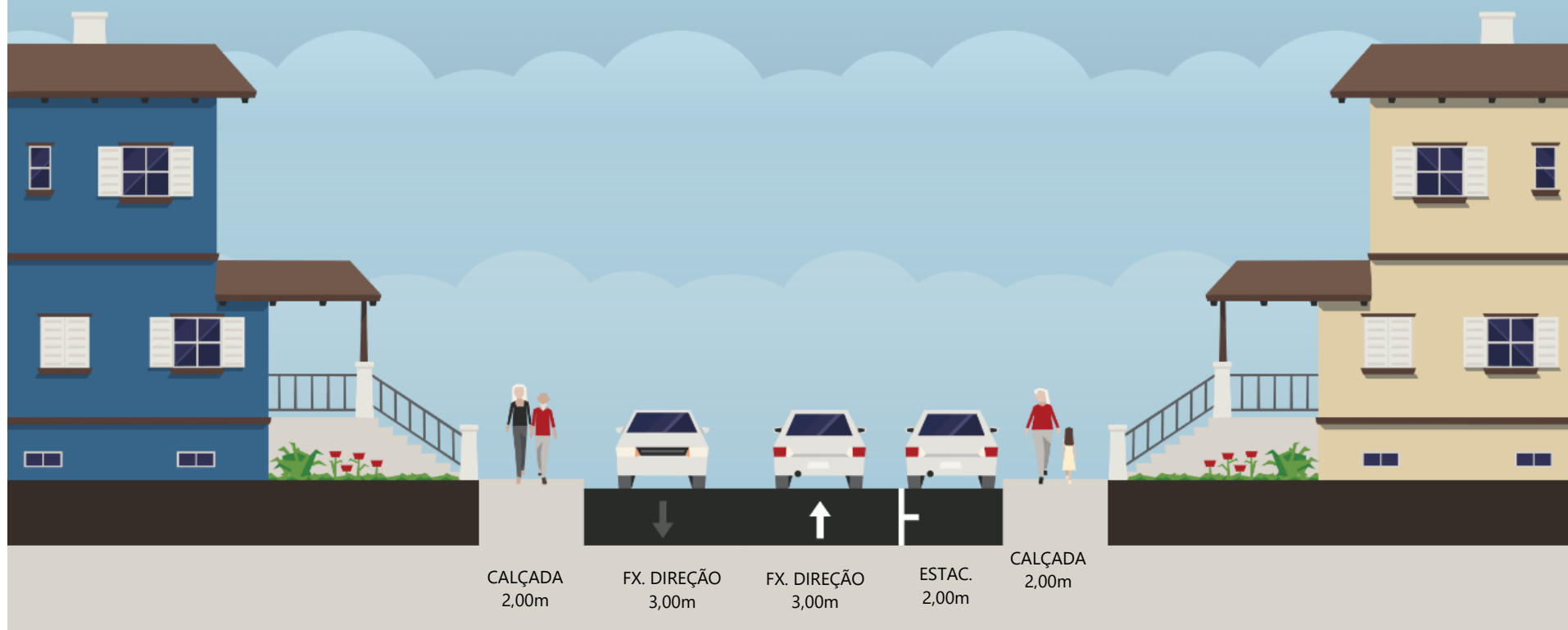
Via Urbana	Seção Norma da Via (m)	Faixa de direção mín/max por fluxo(m)	Faixa de Estacionamento min/max (m)	Calçada (m)	Inclinação Mínima (%)*	Rampa Máxima (20%)*
Via Arterial	18,00	3,80/4,30	2,20/2,70 (em ambos os lados)	2,50	0,5	20
Via Coletora	15,00	3,30	2,20 (em ambos os lados)	2,00	0,5	20
Via Local	12,00	3,00	2,00 (em apenas um dos lados)	2,00	0,5	20

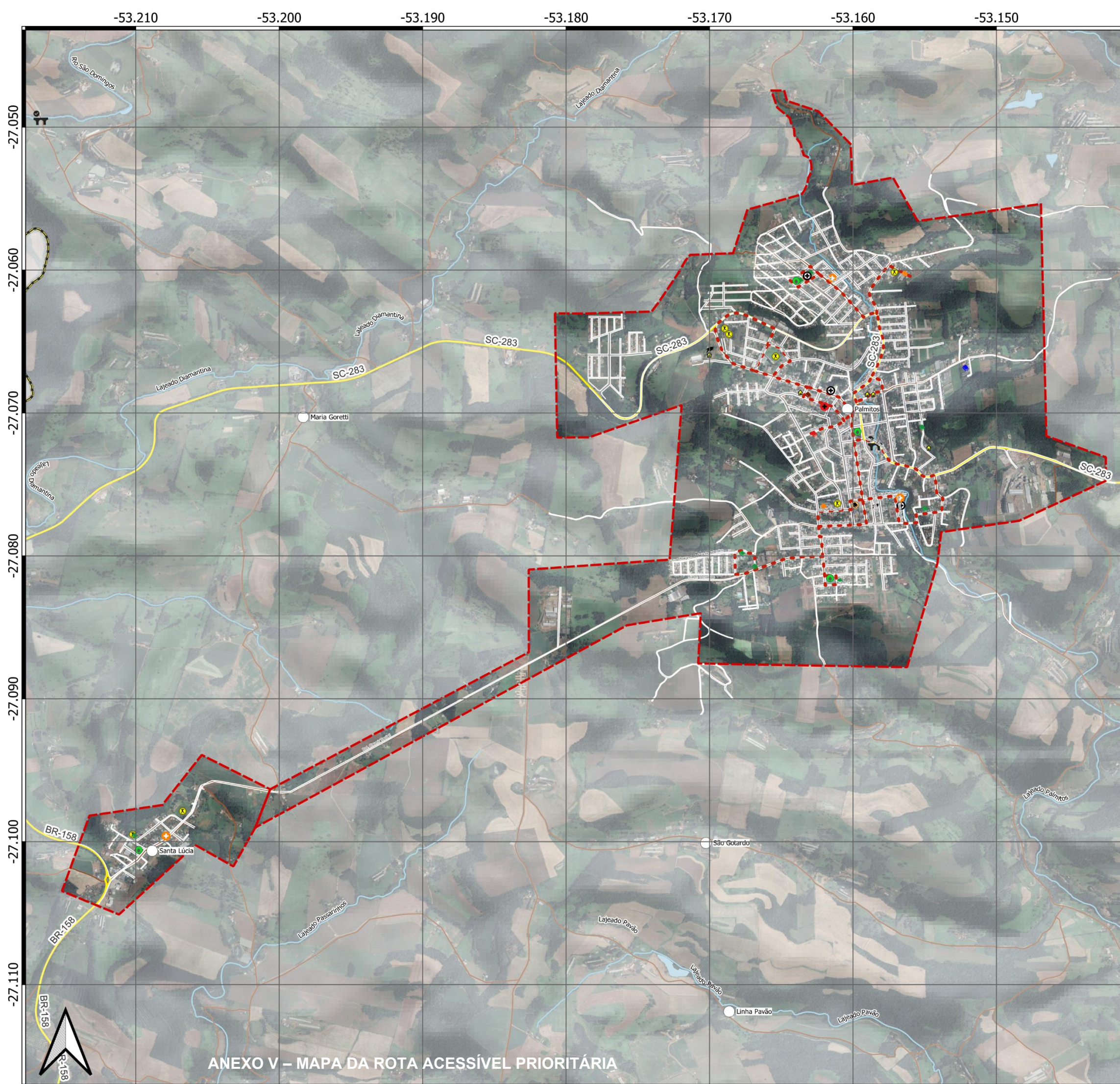
* Da seção transversal da via.





Via Local Geral





LEGENDA:

--- Rota Acessível Prioritária

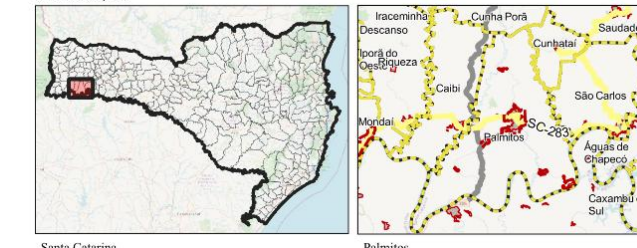
Equipamentos Públicos

- Assistência
- Educação de Jovens Adultos
- Estadual
- Privada
- Municipal
- Educação Superior
- Hospital
- UBS
- Outros Equipamentos de Saúde
- Praça
- Cultura
- Esporte e Lazer

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Rota Acessível Prioritária

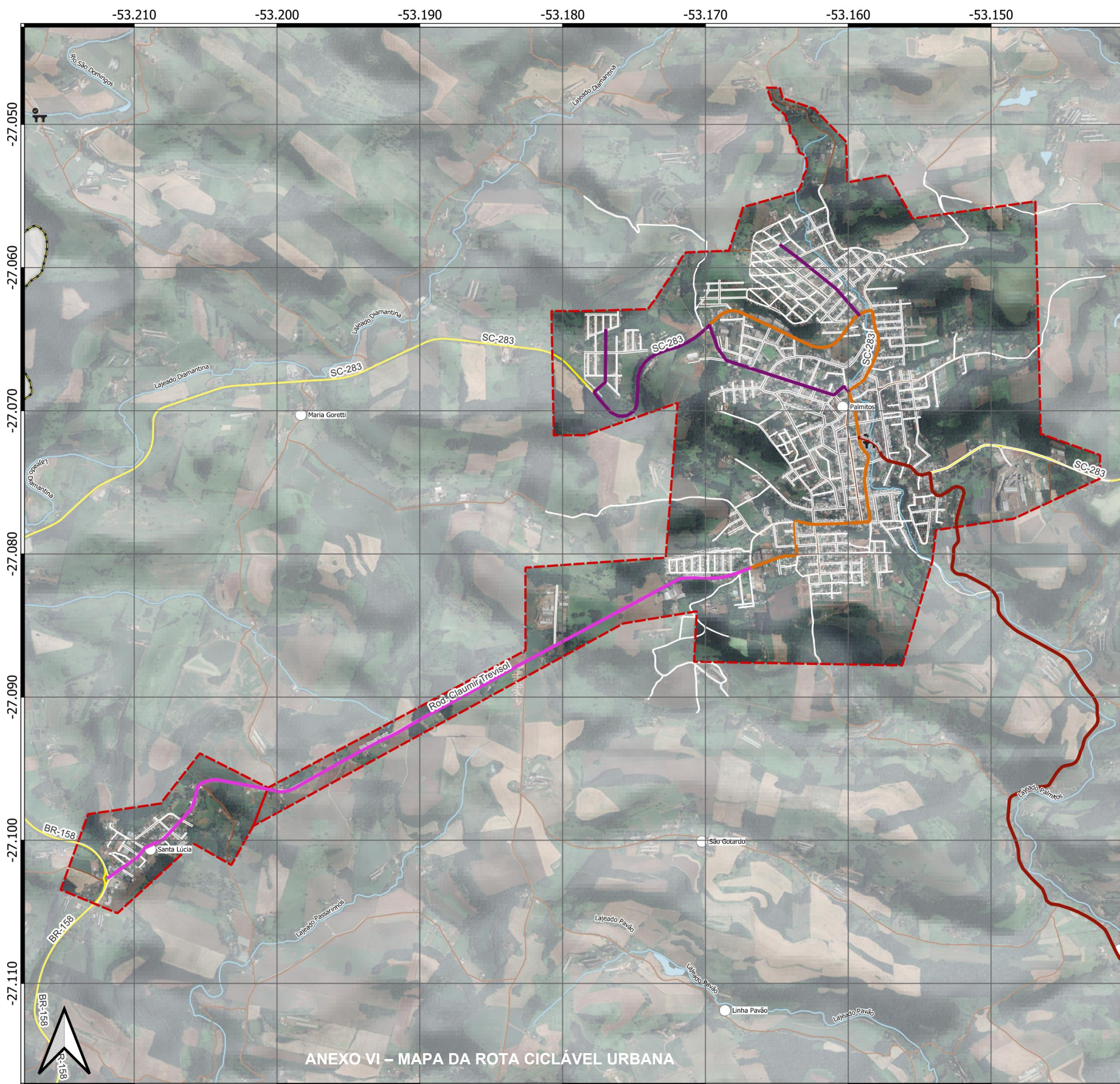
Prancha: 05

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025





LEGENDA:

Rota Ciclável Proposta

- Ciclovía Existente
- Projeto Prioritário
- Projeto de Expansão
- Conexão com Ilha Redonda

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



0 2.500 5.000 m



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Rota Ciclável Urbana

Prancha: 06

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

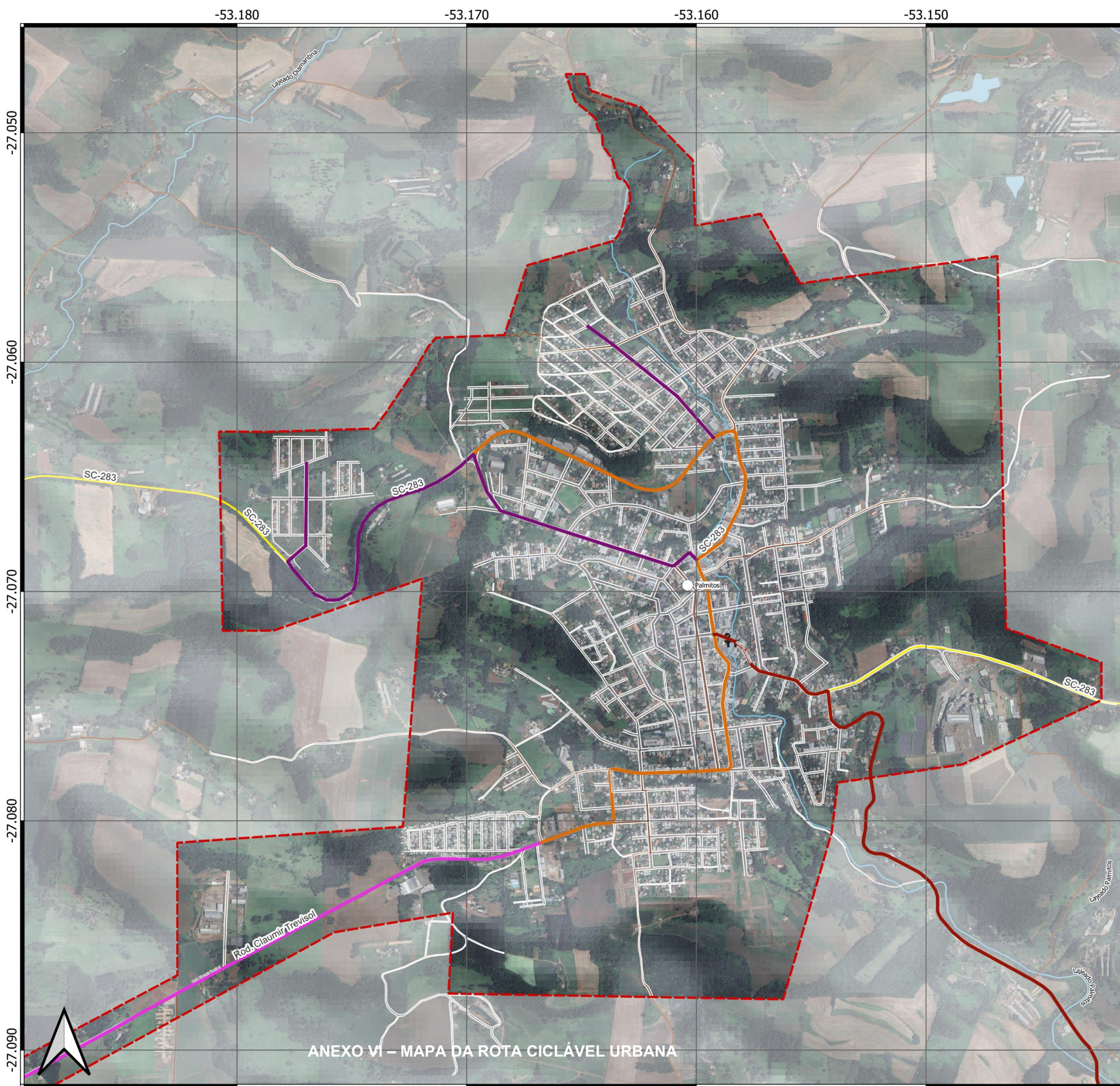
Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025

ESCALA
1:20.000



ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA



LEGENDA:

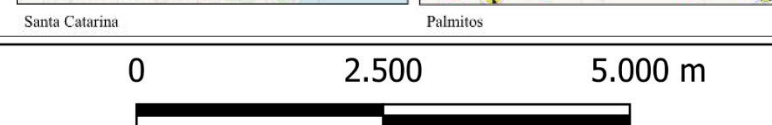
Rota Ciclável Proposta

- Ciclovía Existente
- Projeto Prioritário
- Projeto de Expansão
- Conexão com Ilha Redonda

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Rota Ciclável Urbana

Prancha: 07

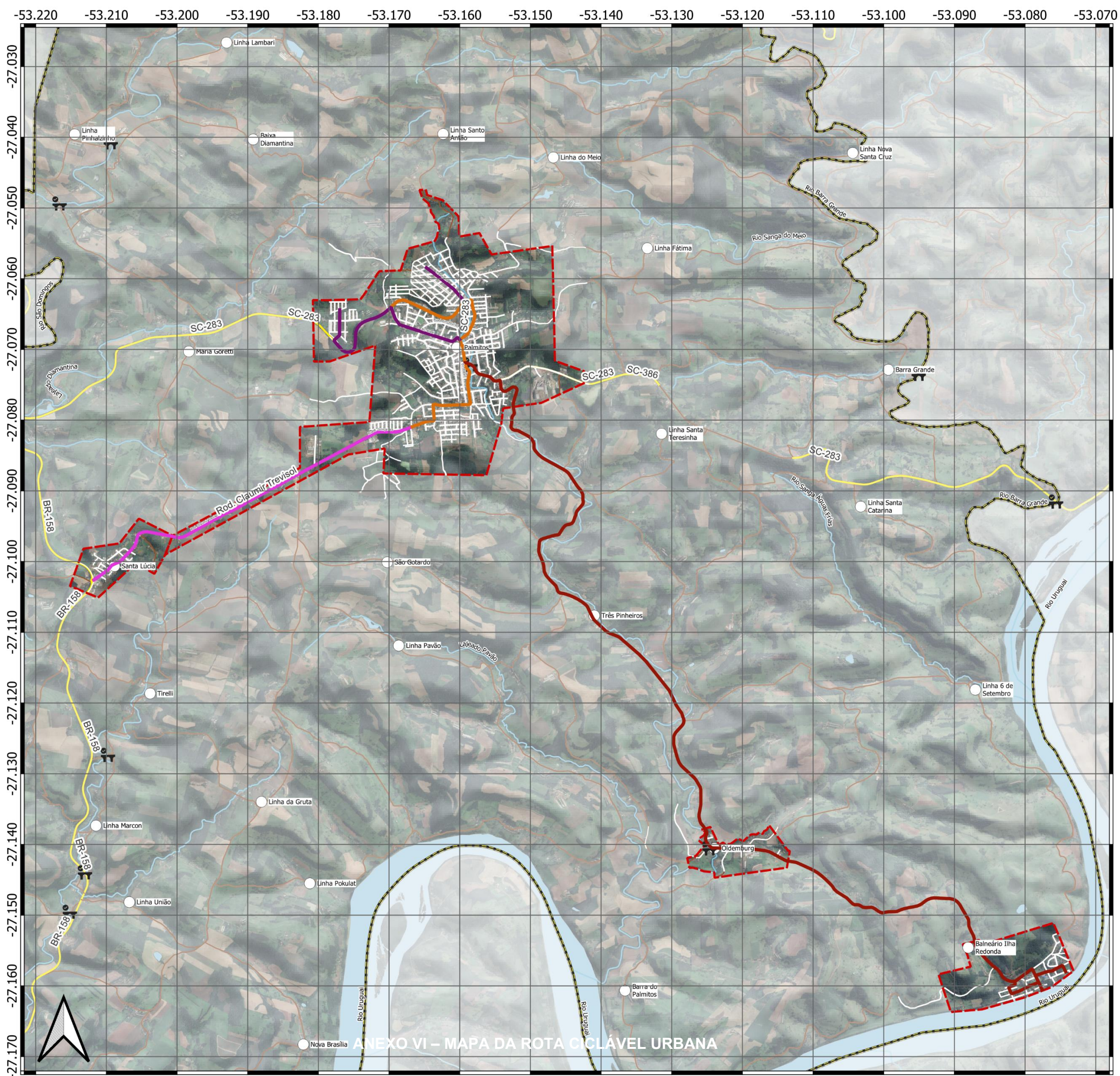
Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025

ESCALA
1:12.500





LEGENDA:

Rota Ciclável Proposta

- Ciclovía Existente
- Projeto Prioritário
- Projeto de Expansão
- Conexão com Ilha Redonda

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



Santa Catarina Palmitos

0 2.500 5.000 m



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Rota Ciclável Urbana

Prancha: 08

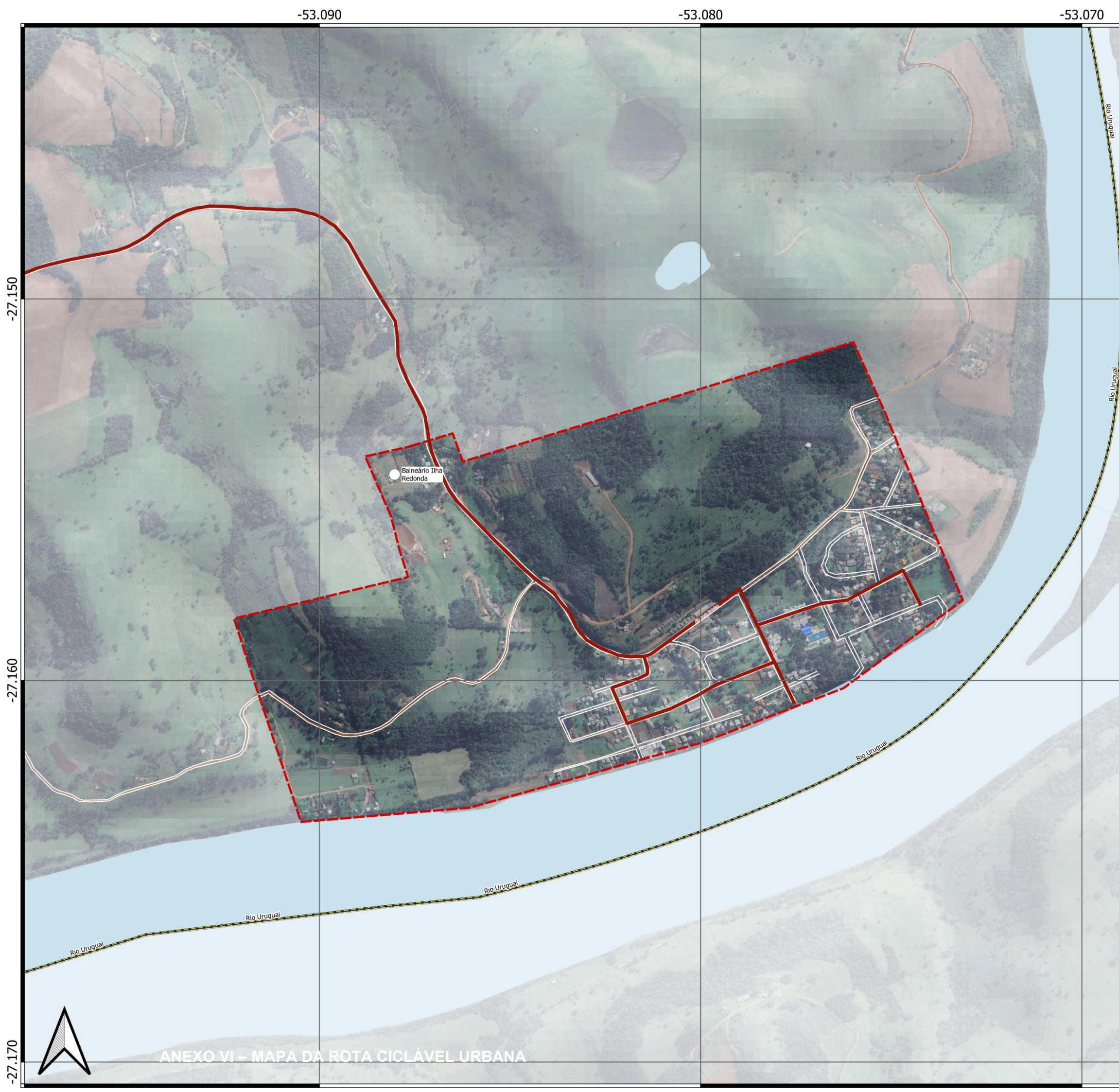
Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025



ANEXO VI – MAPA DA ROTA CICLÁVEL URBANA



LEGENDA:

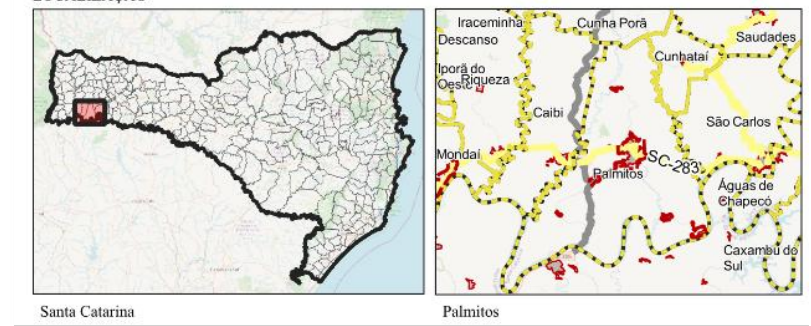
Rota Ciclável Proposta

- Ciclovía Existente
- Projeto Prioritário
- Projeto de Expansão
- Conexão com Ilha Redonda

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Perímetro Municipal
- Perímetro Urbano
- Hidrografia
- Pontes

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB
MAPA: Rota Ciclável Urbana
Prancha: 09

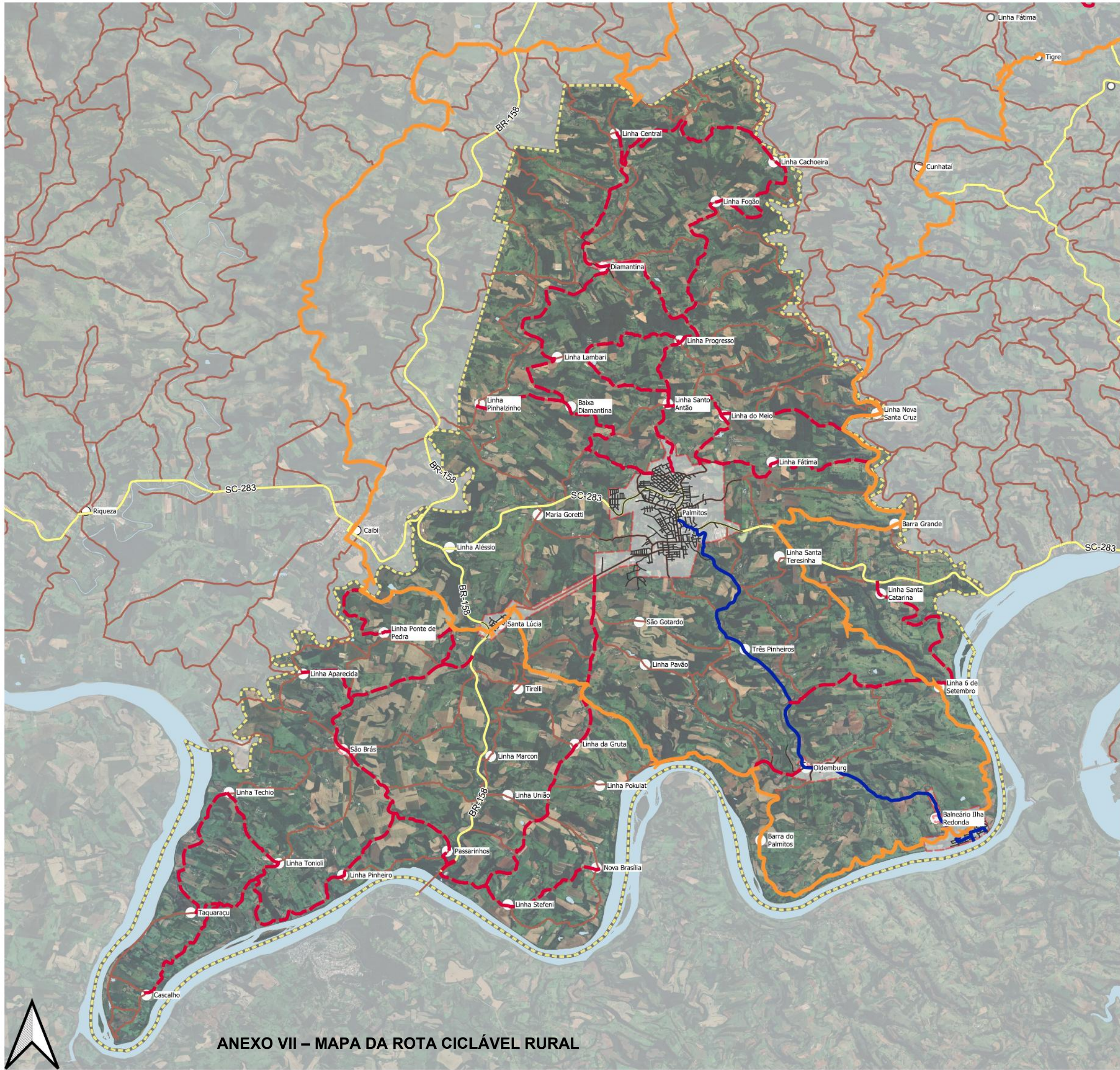
ESCALA
1:7.500

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Set/2025



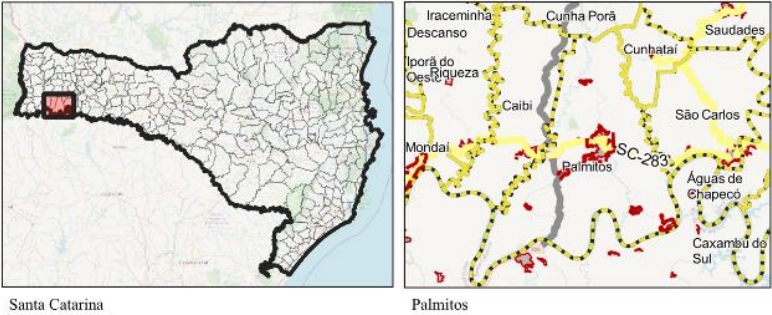


ANEXO VII – MAPA DA ROTA CICLÁVEL RURAL

LEGENDA:

- CILCLORROTA RURAL
- CICLOTURISMO VELHO OESTE
- CONEXÃO ILHA REDONDA
- CICLOVIA EXISTENTE
- PERÍMETRO MUNICIPAL
- Perímetro Urbano

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB ESCALA: 1:80.000

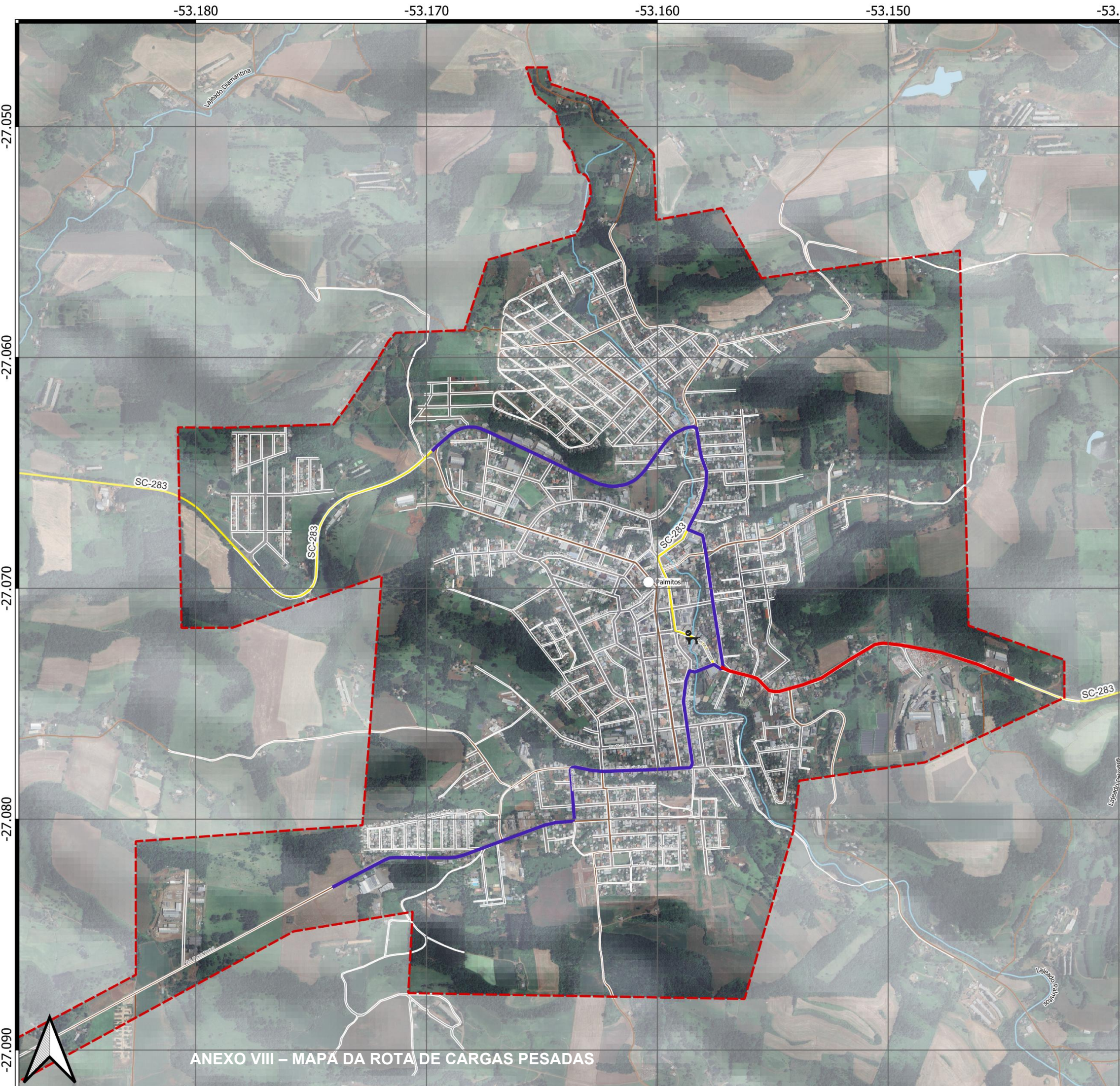
MAPA: Rota Ciclável Rural

Prancha: 11 Data: Junho/2024

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich





LEGENDA:

Proposta de Rota - Cargas Pesadas

- Poposta de rota - Norte/Sul
- Poposta de rota - Oeste/Norte

Rodovias e Estradas_backup

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal

Perímetro Municipal

Perímetro Urbano

Hidrografia

Pontes

LOCALIZAÇÃO

Santa Catarina Palmitos

0 500 1.000 m

Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Rota de Cargas Pesadas

Prancha: 11

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

ESCALA
1:12.500

Data: Set/2025

Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana

ANEXO VIII – MAPA DA ROTA DE CARGAS PESADAS



LEGENDA:

Circuiro de Sentido Único

DUPLA

ÚNICA

Rotatórias

Hierarquia Viária

ARTERIAL

COLETORA

LOCAL

Rodovias e Estradas

Municipal

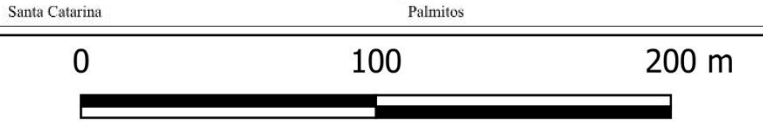
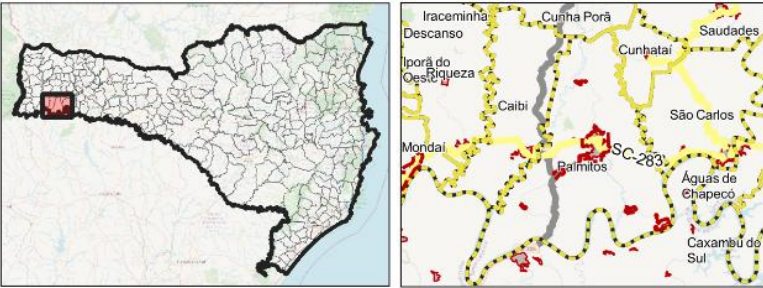
Estadual/Distrital

Federal

Hidrografia

ANEXO X – MAPA CIRCUITO DE VIAS DE SENTIDO ÚNICO

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Circuito de Sentido Único - Geral

Prancha: 08

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

ESCALA
1:2.000

Data: Out/2025

Elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana
CONDER

Alto Uruguai
Engenharia & Planejamento



LEGENDA:

Circuro de Sentido Único

- DUPLA
- ÚNICA
- DIREITA
- ESQUERDA
- SEGUE
- ROTATORIA
- Rotatórias

Hierarquia Viária

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Hidrografia

ANEXO X – DETALHAMENTO
DOS CRUZAMENTOS

LOCALIZAÇÃO



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Circuito de Sentido Único - Detalhamento 01

Prancha: 09

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

Data: Out/2025

ESCALA
1:500





LEGENDA:

Circuito de Sentido Único

- DUPLA
- ÚNICA
- DIREITA
- ESQUERDA
- SEGUE
- ROTATORIA
- Rotatórias

Hierarquia Viária

- ARTERIAL
- COLETORA
- LOCAL

Rodovias e Estradas

- Municipal
- Estadual/Distrital
- Federal
- Hidrografia

ANEXO X – DETALHAMENTO DOS
CRUZAMENTOS

LOCALIZAÇÃO



0 25 50 m



Sistema de Projeção "SIRGAS 2000/UTM zone 22S"
Datum SIRGAS 2000

Município: Palmitos/SC | PLANMOB

MAPA: Circuito de Sentido Único - Detalhamento 03

Prancha: 11

Responsável Técnico: Marcos Roberto Borsatti

Realização: Diêmesson Hemerich

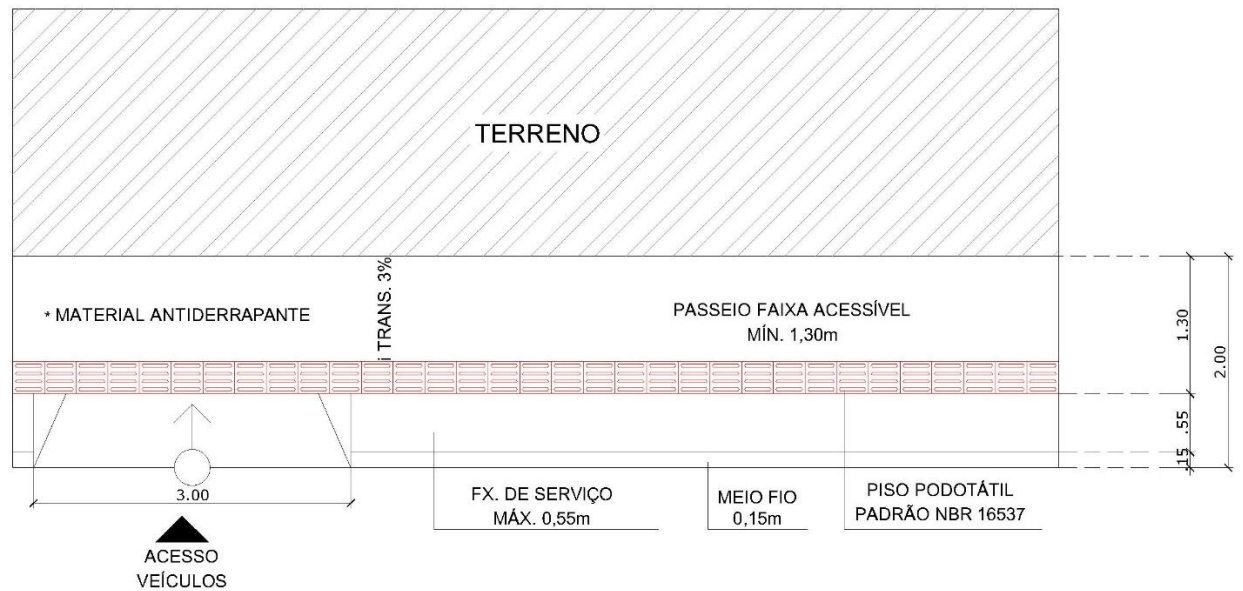
Data: Out/2025

ESCALA
1:750

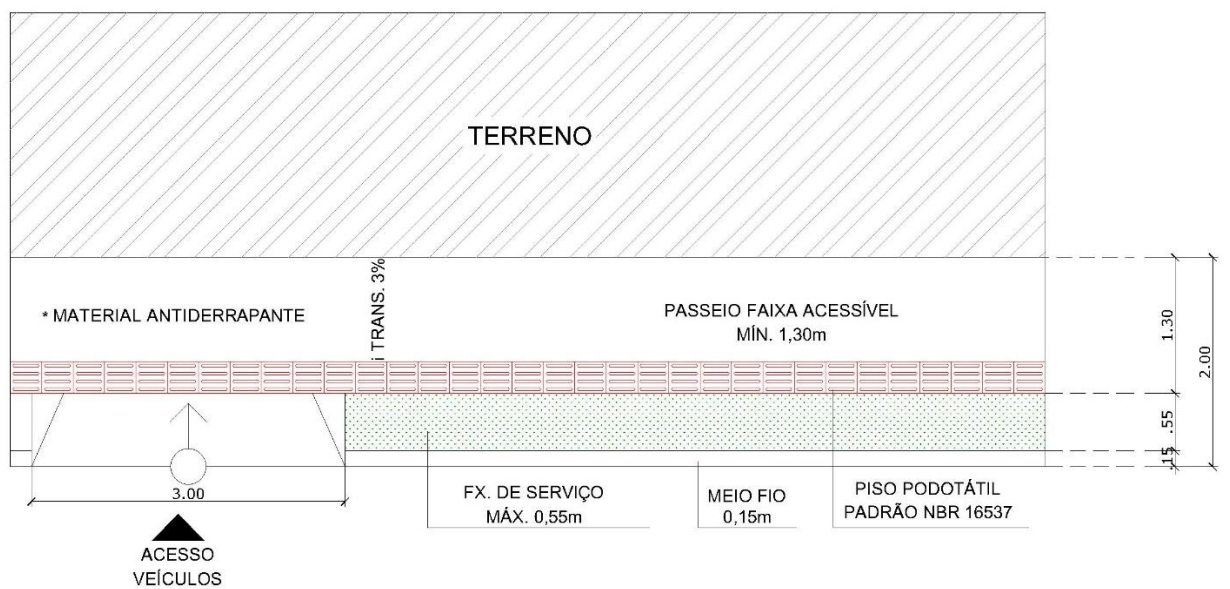


ANEXO XI – MODELOS DE CALÇADA

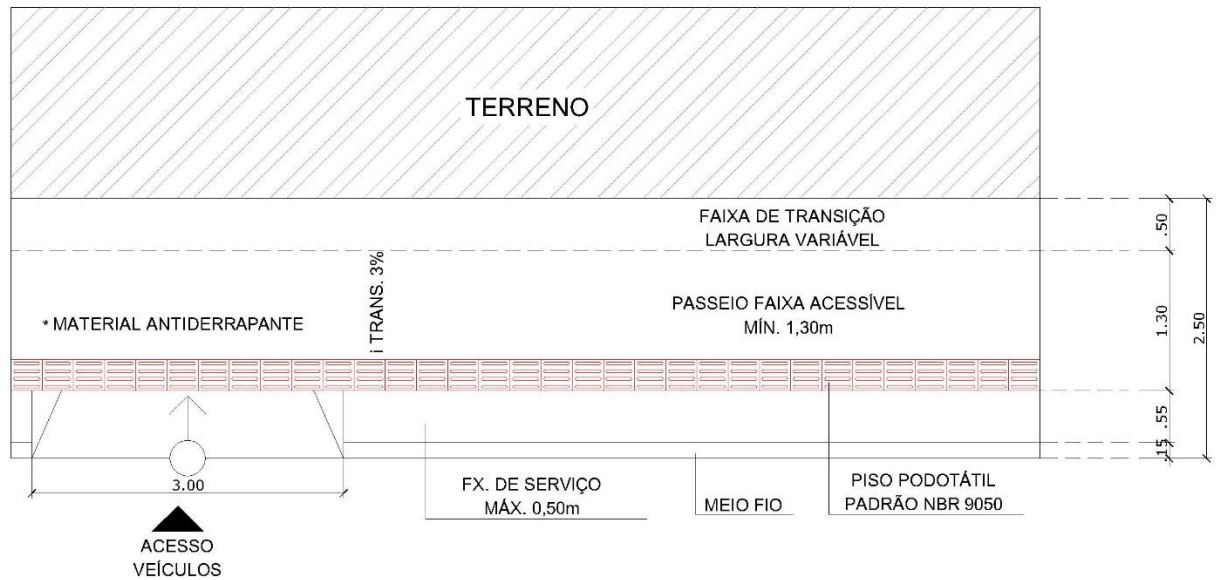
PADRÃO 02 - CALÇADA COM 2,00m DE LARGURA FAIXA - DE SERVIÇO SEM GRAMA



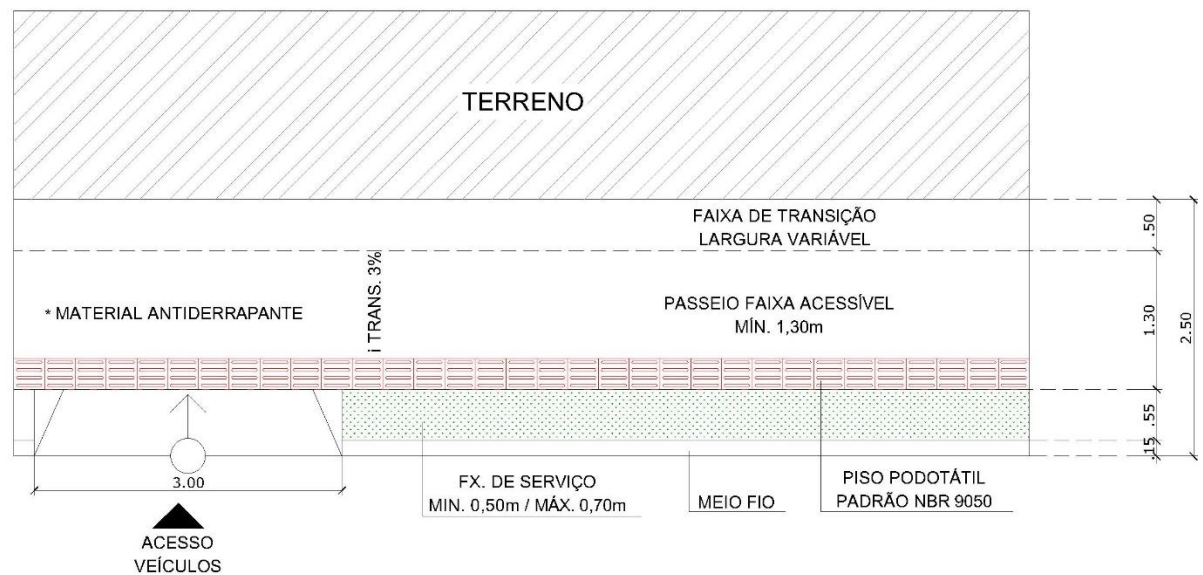
PADRÃO 02 - CALÇADA COM 2,00m DE LARGURA - FAIXA DE SERVIÇO COM GRAMA



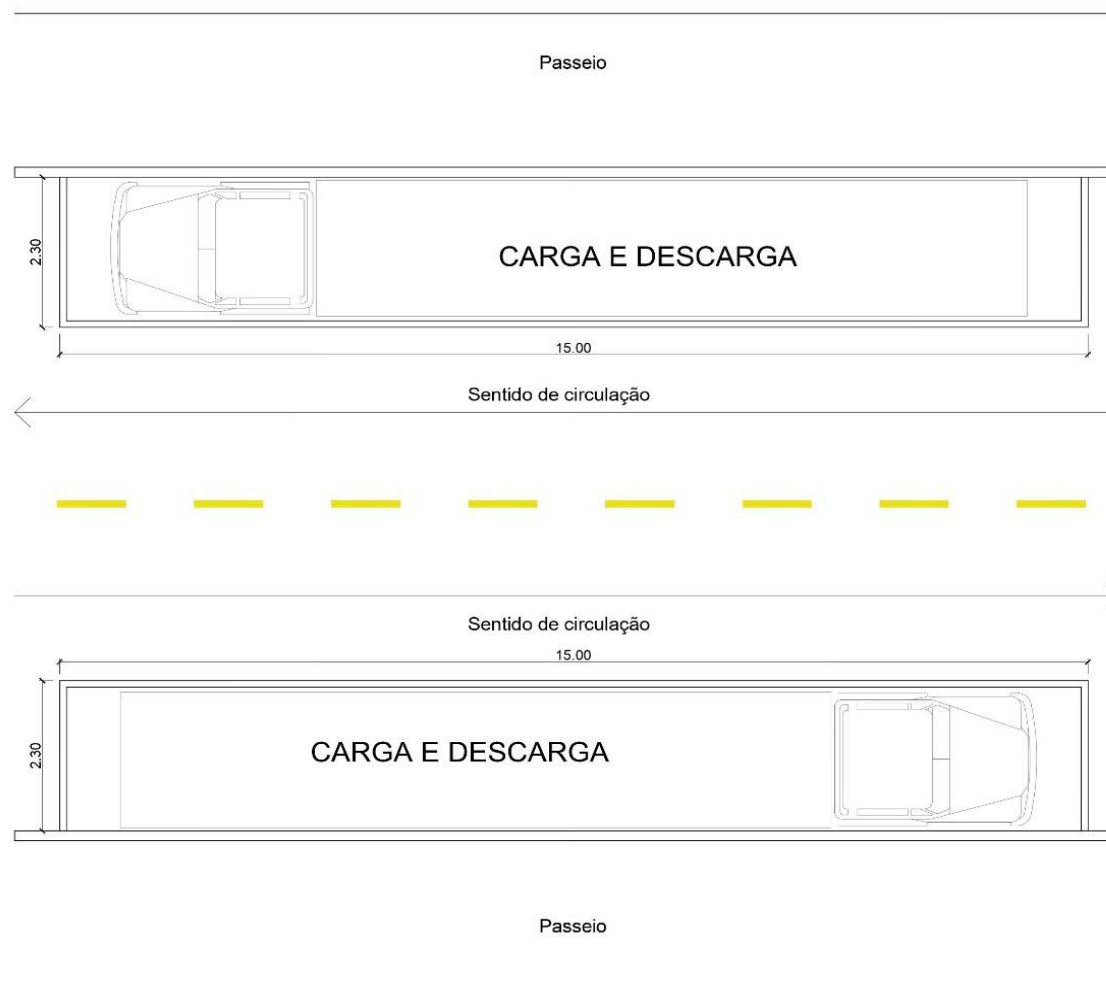
PADRÃO 03 - CALÇADA COM 2,50m DE LARGURA - FAIXA DE SERVIÇO SEM GRAMA



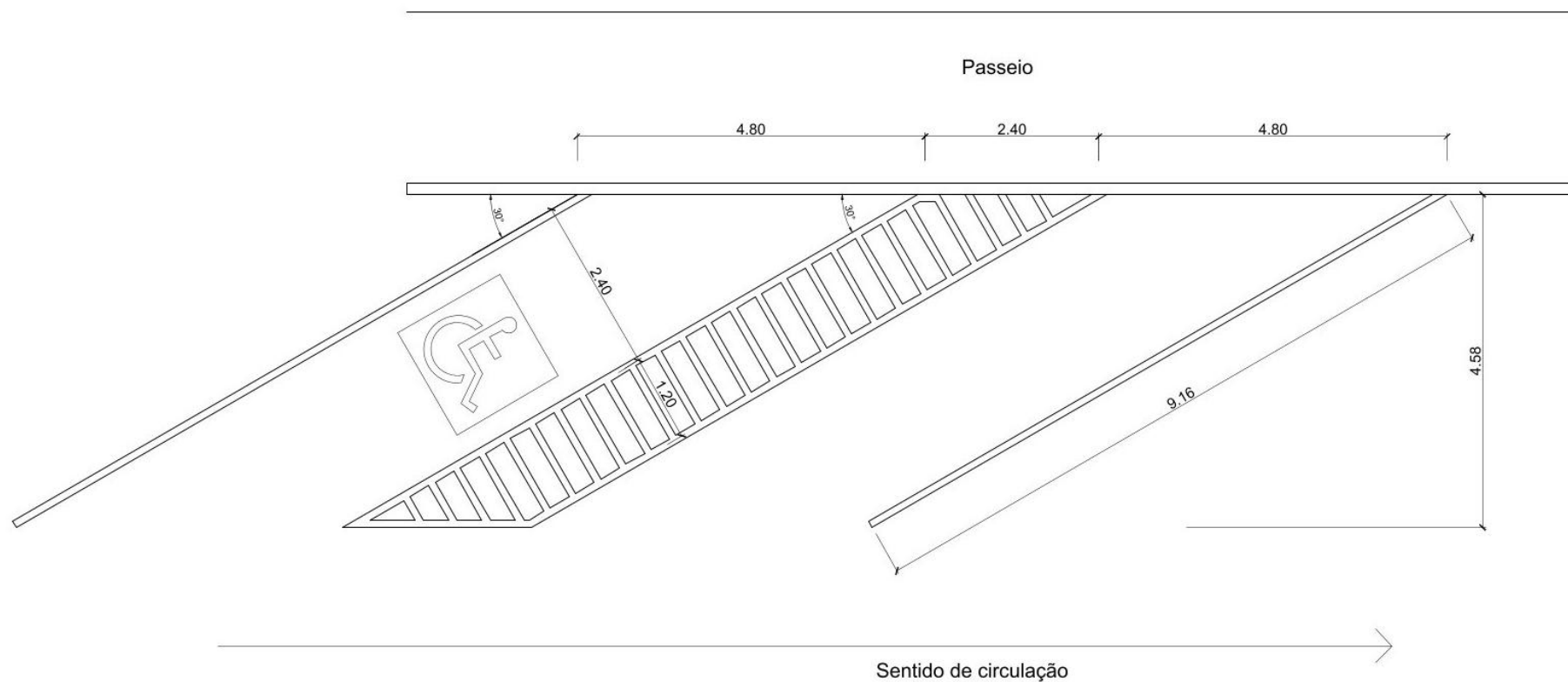
PADRÃO 04 - CALÇADA COM 2,50m DE LARGURA - FAIXA DE SERVIÇO COM GRAMA

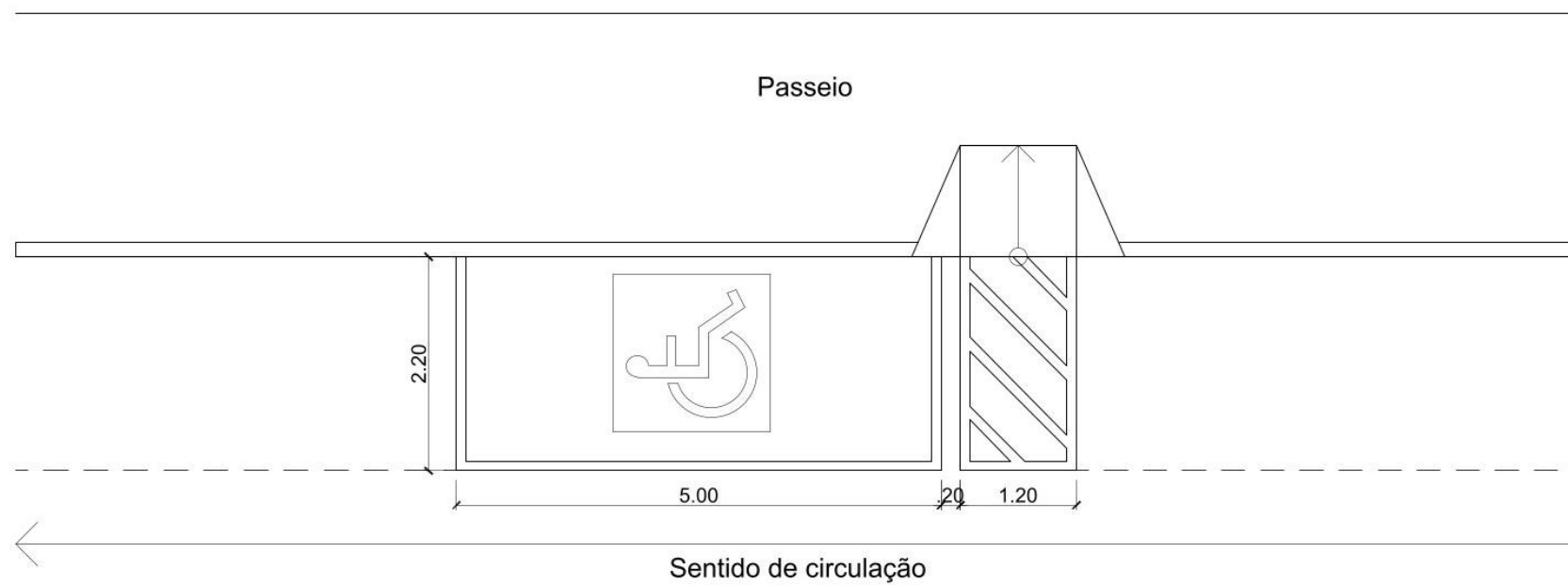


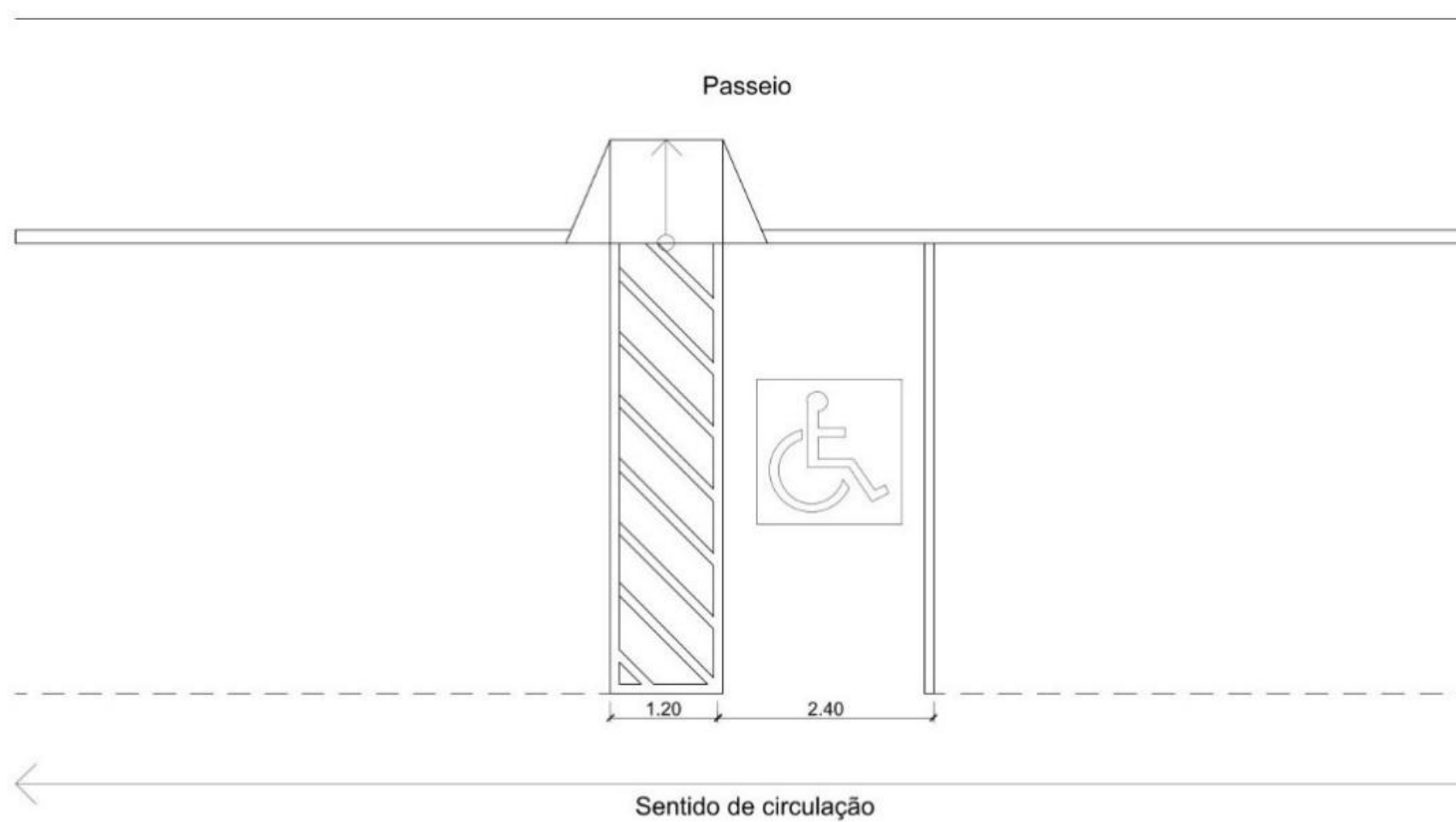
ANEXO XII – MODELO DE VAGA DE CARGA E DESCARGA

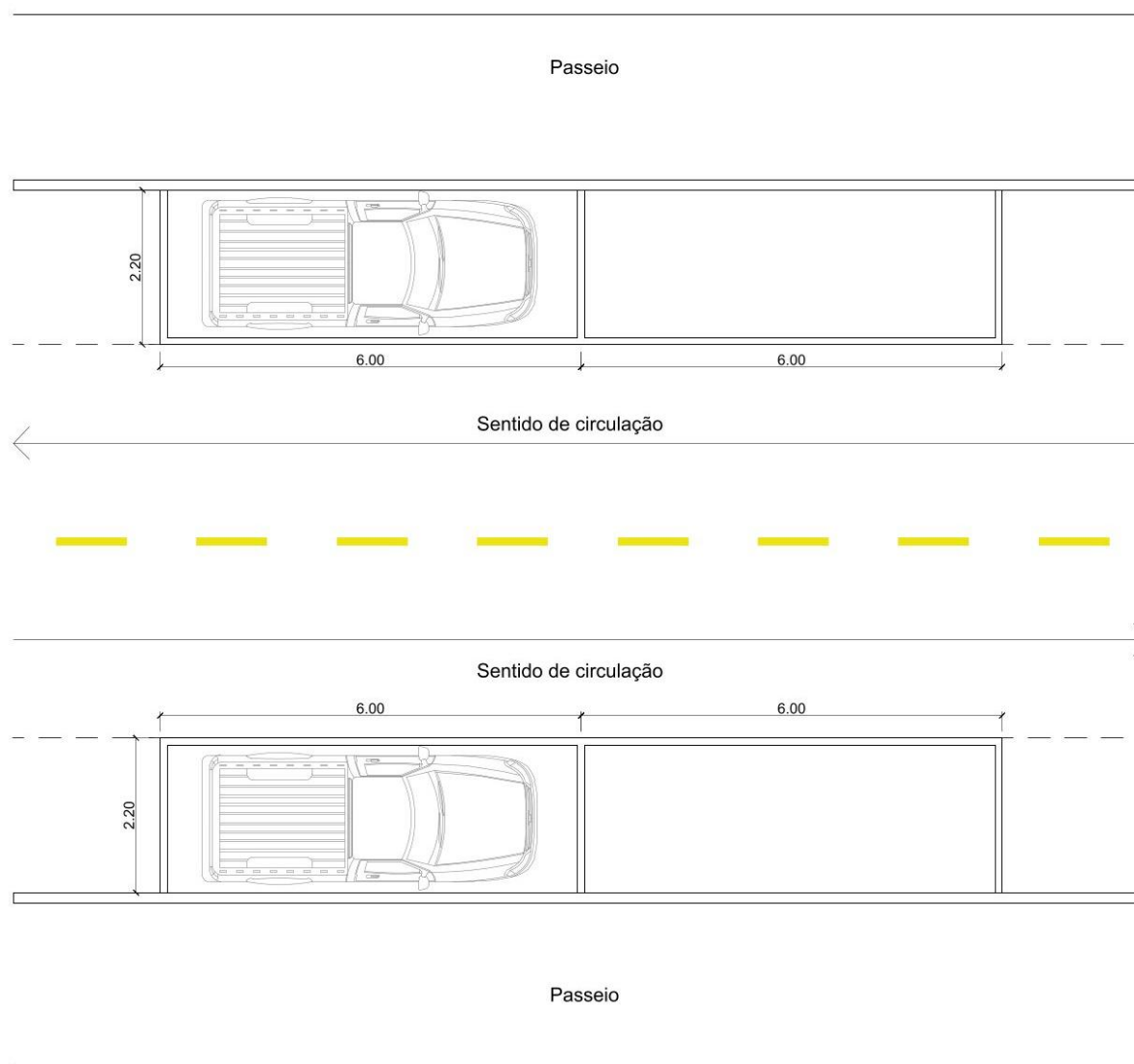


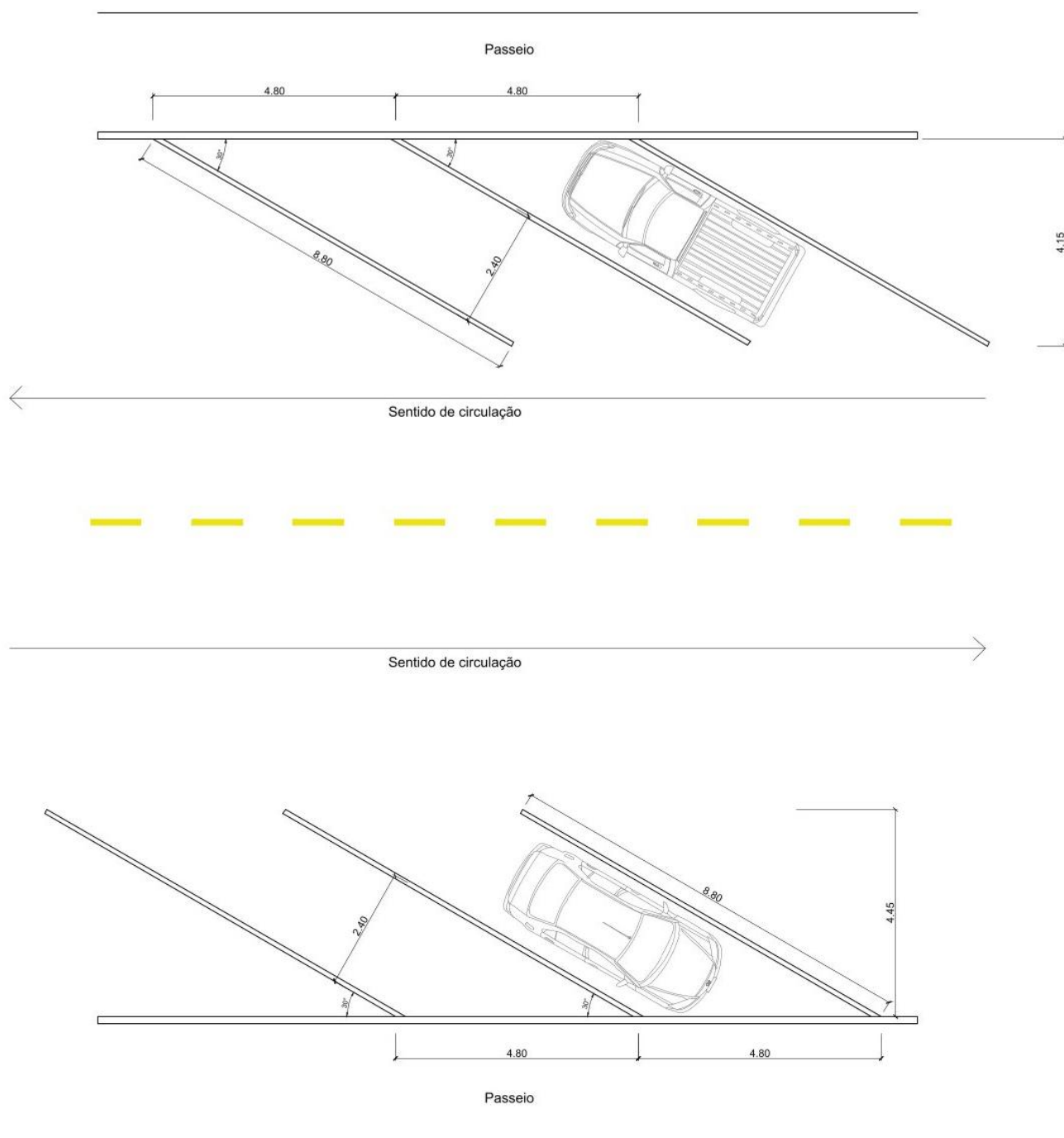
ANEXO XIII – MODELO DOS ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS

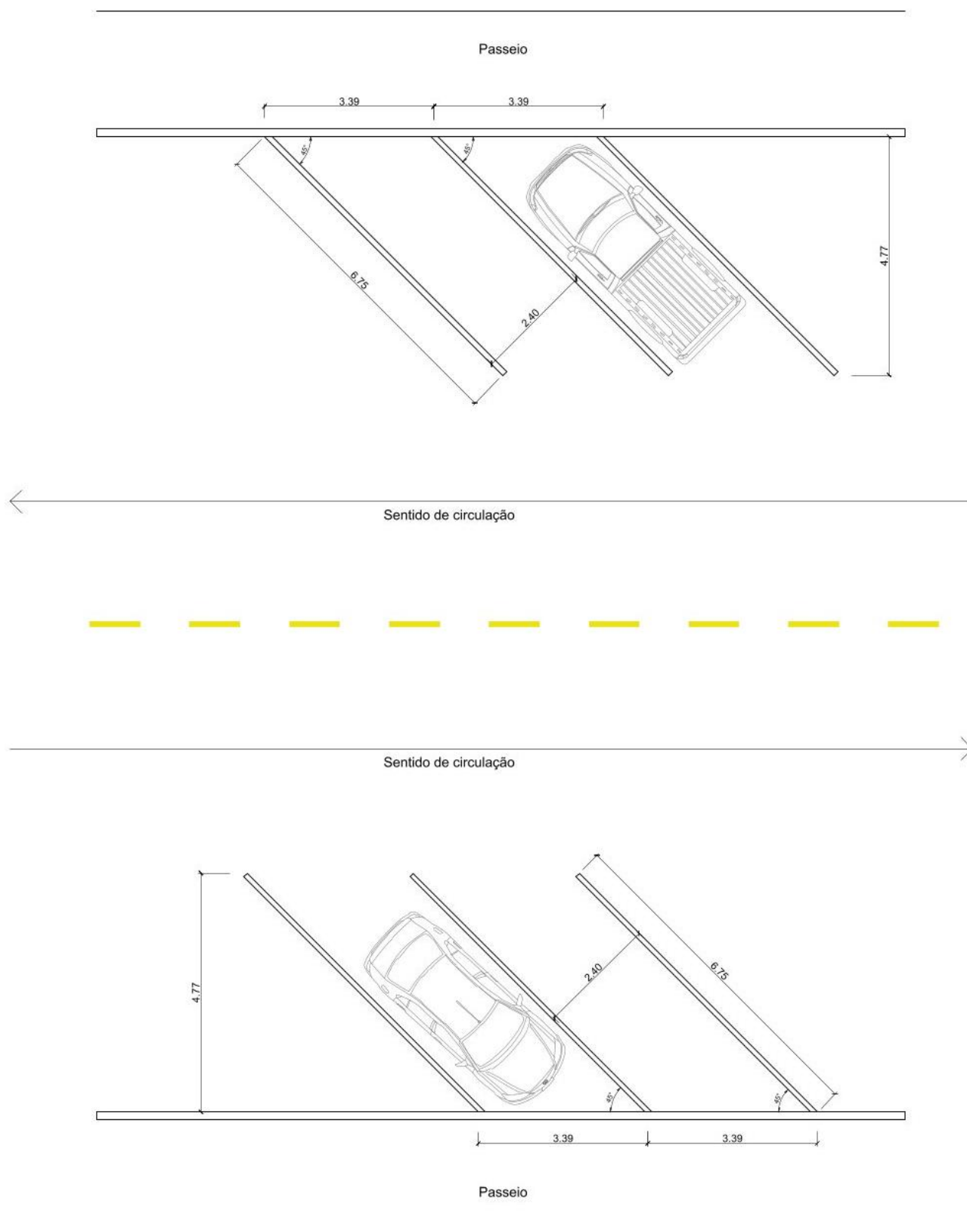














Elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Palmitos /SC

Diêmesson Hemerich

Empresa Alto Uruguai Engenharia e Planejamento de Cidades

Arquiteto e Urbanista

A1282514

Coordenação Geral do PlanMob

Concórdia, ____ de _____ de 2025.